SESSIONE 4
Politiche per lo spazio pubblico

Politiche per lo spazio pubblico

MARIO SPADA

Il tema può essere sviluppato su diversi piani.
a) Dalla città ottocentesca al movimento moderno e ritorno
La revisione critica del modello espansivo e degli assiomi del Movimento Moderno in atto da alcuni decenni, attualizzata dalla fase di rigenerazione urbana, si fonda su una sorta di "ritorno al passato", alla città ottocentesca, che tuttavia non può assumere la veste conservatrice di alcune correnti del New Urbanism. E' in corso una diffusa revisione critica che si manifesta con una più attenta considerazione della qualità degli spazi pubblici, su un mix funzionale e sociale, commerciale e di servizi per riqualificare quartieri dormitorio o costruire nuovi quartieri (Hammerby a Stoccolma, Solar City a Linz, Millenium village a Londra, Vauban a Friburgo), sulla rivalutazione della strada e della piazza, sulla creazione di spazi pubblici in aree industriali dismesse (ex linee ferroviarie), sulla riduzione del trasporto automobilistico e lo sviluppo della ciclablità, sulla partecipazione dei cittadini, sulla sicurezza urbana affidata alla socialità e alla cultura di massa (le biblioteche pubbliche di Medellin ecc).
La carta di Lipsia costituisce un riferimento politico culturale da non sottovalutare.
b) Lo spazio pubblico della città contemporanea .
Con il beneficio di una relativa semplificazione si possono riconoscere tre categorie:
1. lo spazio pubblico dell'incontro dove si tessono le relazioni sociali, si affermano identità locali, si svolgono attività sportive, di svago , o di prossimità (la piazza, la strada, il parco, la scuola e la biblioteca di quartiere) o di scala urbana (i grandi parchi, i grandi attrattori culturali o commerciali);
2. lo spazio pubblico dei flussi (trasporto pubblico): il sistema di mobilità urbana sempre più sottoposto a stress a causa del suo incremento a progressione geometrica. Molti anni sono passati da quando Marc Augè osservava perplesso le caratteristiche non identitarie ("non luoghi") di stazioni, aeroporti ecc. che sono senza dubbio spazi pubblici. E' doveroso un approfondimento sull'identità dei "non luoghi" e sugli stili di vita che ispirano .
3. lo spazio pubblico delle reti digitali che si incrementa anch'esso in modo esponenziale: spontanee frattali reti di comunicazione interpersonale che rappresentano bene la "società liquida" di Baumann. Flussi della mobilità fisica e flussi digitali si coniugano nei servizi di auto-sharing o nelle comunicazioni in tempo reale sul servizio pubblico. Le reti digitali, contrariamente a quanto previsto, aumentano il bisogno di spazi di interazione fisica: la piazza o il parco della protesta politica (piazza Tahir al Cairo, Parco Gezi a Istanbul), le strade dei flashmob o dei critical mass, gli Hub dei creativi digitali, la moltiplicazione di luoghi spontanei di aggregazione (i terzi luoghi teorizzati da Oldenburg, luoghi di socialità spontanea oltre la casa e il luogo di lavoro).
Le città che sono più avanti nella realizzazione della smart city accompagnano le innovazioni tecnologiche (open data, automazione digitale ecc..) con la realizzazione di luoghi fisici di incontro e di scambio: dai centri di formazione e start up diffusi nei quartieri agli HUB a scala urbana per l' incontro tra creativi (Manchester).
Prevale la flessibilità degli usi: piazze e strade sono ripensate per accogliere eventi ed usi temporanei. Il villaggio globale non è più solo quello dell'informazione, ha i connotati fisici delle tante etnie differenti che vivono la città contemporanea. Spazio pubblico dell'integrazione o spazio pubblico della coesistenza delle diversità? Da alcune città si riceve un'indicazione favorevole alla valorizzazione delle diversità etniche (parco urbano Superkilen a Copenaghen).
Questa traccia si colloca nel percorso di avvicinamento alla terza Biennale dello spazio pubblico.
E' una opportunità per una revisione critica di tipo sistemico. La qualità dello spazio pubblico è il parametro principale con il quale si misura il grado di coesione sociale di una comunità. Gli spazi pubblici fisici e virtuali, nella misura in cui rappresentano ciò che lega persone, categorie professionali e politiche, costituiscono un terreno privilegiato per ricostruire relazioni di sistema tra cittadini, politica, attività produttive, commerciali e di servizio .
La "nuvola" che rappresenta la 3° Biennale indica l'intenzione di adottare un approccio olistico (sistemico) teso a ricostruire le relazioni tra le parti, integrando le competenze, superando le barriere autoreferenziali degli interessi particolari, dell'apparato amministrativo, dei professionisti, degli imprenditori, dei cittadini .La grande produzione di norme che non si traducono in regole condivise, di progetti che non si traducono in opere denuncia un difetto di sistema. L'elevata qualità della letteratura specialistica è spesso magra consolazione autoreferenziale, auto-legittimazione di identità professionali in crisi. Una riflessione collettiva sugli spazi pubblici della contemporaneità può essere occasione per ricostruire il processo che

lega le norme, il progetto, la costruzione, la gestione; per riflettere su come semplificare e armonizzare le competenze progettuali, amministrative, costruttive e gestionali in un sistema di relazioni più efficace. Il panorama dell'operato professionale è di scala perlomeno europea e rapidamente ci si dovrà adeguare agli standard di qualità dei paesi più avanzati.

Identità da(a)mare

ALESSANDRA ACAMPORA

Una nuova prospettiva per gli approdi e la città
I viaggi come strumento culturale cominciano già a partire dal XVII secolo quando i giovani aristocratici europei si spingono sulle coste del Mare Nostrum per studiarne la cultura, la politica, l'arte e le antichità. Durante il Grand Tour le città, raggiunte prevalentemente da mare, presentavano la loro immagine che veniva colta dal viaggiatore colto e preparato a recepirla e alle volte anche a rappresentarla.
"Una grande epoca è cominciata. Esiste uno spirito nuovo... L'architettura soffoca nelle abitudini...Gli architetti vivono nella miseria dell'insegnamento scolastico... ma i costruttori di piroscafi, audaci e sapienti, realizzano palazzi accanto ai quali le cattedrali sembrano tutte piccole: e li gettano in acqua! La casa degli abitanti della terra è l'espressione di un mondo decaduto alle piccole dimensioni. Il piroscafo è la prima tappa verso la creazione di un mondo organizzato con spirito nuovo" Il piroscafo, come visionariamente scriveva Le Corbusier nel 1921, è "la prima tappa verso la creazione di un mondo organizzato con spirito nuovo". Ceci tuera cela, avrebbe detto Victor Hugo: e in parte avrebbe avuto ragione. Oggi sono le grandi compagnie marittime a proporre modelli di tour comparabili (come estensione e qualificazione delle mete) con il viaggio di formazione culturale degli intellettuali europei. Ma assolutamente incomparabili come esperienze di viaggio perché incomparabili con il passato sono le variabili tempo e spazio dentro le quali "la massa", contenuta in queste città galleggianti sceglie di muoversi; approfittando della varietà dalle rotte offerte dalle maggiori compagnie di navigazione per avere in breve tempo un'idea di una condizione "unitaria" ma al tempo stesso molto complessa e differenziata come quella del Mediterraneo.
Solo da mare possiamo vedere il prospetto della città, la sua immagine: e di queste immagini abbiamo molte testimonianze nella storia della rappresentazione urbana.
I media, le pubblicità, internet propongono l'inseguimento del mito mediterraneo attraverso la crociera, il tour mediterraneo per quanto cerchi di essere esaustivo, toccando le mete più note e più stereotipate del mare nostrum, non riesce, a mio avviso, a dare risposte convincenti soprattutto se si analizzano le

Figura 1 – Campagna pubblicitaria MSC Crociere 2013

singole città.
La pubblicità, in quest'ottica, gioca un ruolo decisivo nella creazione dello stereotipo. Cosa si aspetta il viaggiatore quando decide di prenotare una vacanza nel mediterraneo?
Qual è l'idea di viaggio che ci si aspetta da un tour mediterraneo?
L'identità di una città, per dirla alla Rossi, è lo studio dei fatti urbani e del loro processo di trasformazione, "col tempo la città cresce su se stessa; essa acquista coscienza e memoria di se stessa". Studiare i processi di trasformazione di una città, significa studiarne le invarianti quanto le trasformazioni, e sono proprio i segni, quelli che rimangono inalterati nel tempo che caratterizzano "âme de la cité.
La particolarità delle città che si affacciano sul mediterraneo è sicuramente quella di avere una matrice comune dovuta alle continue dominazioni e ad i continui scambi culturali che nei secoli si sono succeduti, ma dall'altro hanno tutte delle caratteristiche molto diverse, come è ovvio che sia, dovute al clima, all'orografia, alla cultura, alla religione e anche alla politica. Quando si parla di città del Mediterraneo, soprattutto se si parla di città portuali, è apparentemente facile trovare delle analogie, ma il mare che accomuna tutte queste città, che ha permesso questa contaminazione così forte oggi non ha più lo stesso peso che aveva un tempo; i traffici marittimi sono ancora molto consistenti ma non sono l'unico modo per spostare grandi quantità di merci da una sponda all'altra, il turismo culturale del Grand Tour non è certo assimilabile alla crociera dei giorni d'oggi.
Un ruolo fondamentale nel paesaggio dell'avvicinamento è giocato dai porti, i quali in quanto elemento spaziale di connessione tra la nave e la città rappresentano il primo impatto del crocerista con la "città sognata".
Dal ponte della nave la città si avvicina e l'immagine costruita nella testa comincia a prendere forma: inizialmente si delineano i contorni naturali, lo skyline, in un secondo momento si distingue il paesaggio antropico e i confini della città. Ci si comincia ad orientare e a riconoscere architetture, si hanno le prime suggestioni. Contorni che prima erano sfocati ora cominciano a delinearsi e il prospetto della città è proprio li, come una quinta che delimita lo spazio che

si sviluppa alle sue spalle ma anche come una porta che aspetta di essere varcata per esplorare quello che c'è oltre.
Il problema per il crocerista attuale è che il porto vagheggiato, immaginato, idealizzato e sognato non è più il luogo in cui la "sua nave" attracca. Per motivi amministrativi e funzionali, dovuti sia alla dimensione delle navi che alla gestione portuale, l'attracco è per la maggior parte dei porti delocalizzato rispetto al passato. Questo spostamento dovuto a motivi logistici stravolge molto spesso il primo approccio con la città che non sarà più quella vista e raccontata dai grandi viaggiatori del passato, da Goethe a Le Corbusier, ma rappresenta un luogo che ha poco a che vedere con l'identità locale e che soprattutto niente ha a che vedere con l'immagine prefissata.
Le stesse attività commerciali che un tempo hanno permesso la fusione di alcune culture, e la creazione di significativi spazi di contaminazione – sociale, economica, religiosa - oggi creano all'interno delle città grossi problemi spaziali, funzionali e gestionali che stanno nel corso degli ultimi anni cambiando notevolmente l'assetto delle città che si affacciano sull'acqua.
Affrontare il tema dal punto di vista dell'"orizzontalità" consente di richiamarsi al modo più tradizionale di intendere il waterfront: un perimetro aperto e reticolare che costruisce il rapporto di contiguità/continuità tra porto e città. Una contiguità che, come è noto, sempre più raramente riesce a costruire continuità.
L'Italia, secondo le stime di Risposte Turismo, movimenterà nel 2015 undici milioni di crocieristi di cui poco più di un milione di passeggeri movimentati (-13,2% rispetto al 2014) e 425 toccate nave (-3,4%) solo per la città di Napoli che mantiene il podio in terza posizione dietro Civitavecchia con 2,19 milioni di passeggeri e Venezia con 1,74 milioni.
«Non ci interessa la bellezza o meno di una stazione marittima o di qualsiasi altra infrastruttura. Ciò che fa la differenza è la sua funzionalità, la capacità di operare in modo efficiente e veloce» spiega Anna Karini Santini, responsabile delle pubbliche relazioni per la compagnia crocieristica americana Royal Caribbean. «La decisione che ci fa scegliere un approdo è legata soprattutto a quello che c'è alle spalle del porto»

La fascia portuale deve essere considerata parte integrante della città stessa nonché il suo biglietto da visita.
La delocalizzazione dei porti, dovuta per lo più a motivi logistici, stravolge molto spesso il primo approccio con la città che non sarà più quella vista e raccontata dai grandi viaggiatori del passato, da Goethe a Le Corbusier, ma rappresenta un luogo che ha poco a che vedere con l'identità locale e che soprattutto niente ha a che vedere con l'immagine prefissata.
La letteratura che affronta il tema delle complesse relazioni città/porto è molto consistente.
Più esigue sono le riflessioni sul modo con cui queste relazioni si specificano e si articolano in relazione alle diverse "funzioni" del Porto. Quel che appare ormai assodato è che non ha senso parlare genericamente di waterfront: e non solo perché i waterfront sono diversi da città a città ma anche perché la loro articolazione interna dipende da una serie di relazioni specifiche che i diversi luoghi del Porto costruiscono con i diversi luoghi della città.

Per motivi dovuti alla mancata programmazione ma anche per motivi amministrativi (l'Autorità Portuale, un ente pubblico dotato di personalità giuridica con funzioni finanziarie, di bilancio e amministrative fa riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e non al comune di appartenenza) il porto e la città spesso non hanno relazioni felici e integrate. La barriera tra il porto e la città è molto più che un cancello: la mancanza di dialogo tra il porto e il suo "retroterra" - soprattutto negli ultimi anni, durante i quali i porti hanno subito delle trasformazioni impressionanti in tutti i settori da quello commerciale a quello crocieristico - ha creato delle piccole e grandi "no man's land".

Il crocierista che vuole scendere dalla nave per conoscere la città ha due alternative: visitare la città autonomamente fino all'orario di rientro a bordo oppure scegliere uno devi vari pacchetti proposti dalla compagnia e farsi guidare alla scoperta dei luoghi simbolo del posto
Bruno Russo, direttore generale della Terminal Napoli, la società che gestisce la stazione marittima di Napoli in un articolo di Paolo Bosso del 19 settembre per LaRepubblica spiega come in un giorno di massima affluenza come lo scorso 16 settembre nel porto di Napoli erano approdate contemporaneamente: Oasis of the Seas (220mila tonnellate e 5.400passeggeri), Norwegian Epic (155mila tonnellate e 4.100passeggeri) e Horizon (46 mila tonnellate e 1.828 passeggeri) per un totale di circa 11mila passeggeri. Di questi però il 50% va in escursione via autobus tra Pompei e il Vesuvio, il 20% non scende proprio dalla nave e solo il 30% decide di visitare la città in autonomia.
Sono però solo la metà di questi ipotetici 3 mila passeggeri che non si arrendono all'impossibile attraversamento del porto, su Piazza Municipio (porta di accesso dal mare che dal 1994 è un cantiere a cielo aperto per i lavori della metropolitana), e visitano la città invece di tornare scoraggiati sulla nave.
A questo scenario poco rassicurante c'è da aggiungere che la nave da crociera di oggi offre al passeggero una quantità di servizi, confort e attività che anche solo fino a pochi anni fa le stesse compagnie non offrivano. Le moderne navi infatti, quelle dai 3.000 passeggeri in su, sono dotate di: ristoranti internazionali, casinò, discoteche, mini parchi acquatici e chi più ne ha più ne metta che poco invogliano l'ospite a sbarcare. Per la crociera il famoso slogan che più della destinazione quello che conta è il viaggio è sempre più vero. Il viaggiatore moderno non è interessato solo alle tappe del suo viaggio ma trova nella nave

stessa tutto ciò di cui ha bisogno per la sua vacanza. La vacanza, dal latino vacantia, rimanda al vacante, al vuoto, alla condizione di riposo che non prevede particolari attività intellettuali e fisiche. Il viaggio al contrario vede comunque nello spostamento la sua attività principale e nell'arrivo la sua ragion d'essere. Senza ombra di dubbio, a giudicare anche dalla percentuale di passeggeri che rispetto al passato, parlare di vacanzieri piuttosto che di viaggiatori. Per una città come Napoli il cui centro storico è dal 1995 tra i siti Unesco considerati patrimonio dell'umanità non è accettabile far sfumare l'85% dei turisti che giornaliermente transitano per il porto senza nemmeno passare in città, è una perdita economica e culturale che la città non può a mio avviso permettersi.

È necessario al giorno d'oggi ripensare il progetto urbano anche dal punto di vista turistico, incentivare il passeggero a scendere dalla nave e ancor di più ad entrare in città.

Approfondendo come le compagnie crocieristiche sponsorizzano le loro escursioni è possibile notare come più del 50 % delle visite guidate per la città siano niente di più che dei tour panoramici. Scattare una foto e fare shopping sembra essere l'obiettivo principale del tour. La maggior parte dei monumenti sono solo osservati dall'esterno e lo slogan principale è "scattare una fotografia", da postare sui social network di turno per mostrarla agli amici. Generalmente solo ad un monumento è concessa una visita interna mentre sono privilegiati i mercati, i bazar e in generale i luoghi commerciali il cui scopo prevalente è quello di vendere souvenirs. In ogni caso nonostante la varietà degli itinerari è praticamente impensabile riuscire a visitare una città in quattro ore, tempo medio delle gite.

Il tempo non gioca decisamente a vantaggio della cultura, conoscere una città in poche ore è oggettivamente impossibile ma farsi un'idea del patrimonio offerto potrebbe essere un obiettivo perseguibile. Incrementare un turismo sensibile è infatti l'obiettivo principe della rigenerazione dello spazio a cavallo tra la città e il porto. Ripensare alle connessioni tra le città portuali e i centri storici è il primo passo per consentire a tutti, compreso bambini e anziani la cui incidenza è in media del 50%, di entrare in città con facilità.

Questo nodo molto importante, sia per il porto che per la città potrebbe fungere da trait d'union culturale non solo tra il porto e la città ma anche tra la città e mediterraneo. Un vero e proprio percorso, che abbia sia le caratteristiche formali e culturali tipiche dell'architettura mediterranea ma che sia identitario della singola città. Se la contaminazione culturale dovuta agli intensissimi scambi che per secoli hanno interessato i paesi mediterranei ha permesso agli storici, ai sociologi, agli antropologi, agli economisti, agli urbanisti, di trovare più di un comun denominatore tra gli oltre venti paesi che oggi vi si affacciano è anche vero che la varietà del patrimonio culturale è tale che una visita lampo come quella proposta dalle compagnie crocieristiche non ne consente di apprezzare il valore. Creare un architettura che giocando sulla ridondanza e puntando sullo stereotipo caratterizzi l'arrivo in città. Un percorso che, utilizzando come materiali le immagini storicizzate e quelle contemporanee, provare a capire come è visto oggi il mediterraneo per identificarne le invarianti sia delle singole città in relazione al contesto mediterraneo del quale fanno parte, può essere educativo: una strada mercato piuttosto che un museo a cielo aperto, un luogo nel quale il cittadino possa identificarsi e il turista avere un' idea sintetica.

"Se si pensa che la nave, il grande bastimento del XIX secolo, è un pezzo di spazio vagante, un luogo senza luogo che vive per se stesso, chiuso in sé, libero per certi aspetti, ma fatalmente consegnato all'infinito del mare e che di porto in porto, di quartiere di prostitute in quartiere di prostitute, di bordata in bordata, giunge fino alle colonie per cercare
ciò che esse nascondono di più prezioso (...), si comprende perché la nave sia stata per la nostra civiltà- e questo almeno dal XVI secolo in poi- il maggiore strumento economico e, insieme, la maggiore riserva della nostra immaginazione. La nave è l'eterotopia per eccellenza. Le civiltà senza navi sono come i bambini, i cui genitori non hanno un letto matrimoniale sul quale poter giocare. I loro sogni allora si inaridiscono; lo spionaggio si sostituisce all'avventura, e lo squallore della polizia prende il posto dell'assolata bellezza dei corsari."

Se la nave per Foucault è un eterotopia, lo sono anche questi espaces autres, che vogliono racchiudere in un unico luogo ogni tempo, ogni spazio, ogni forma e ogni gusto, così come accade nei musei, nelle fiere, nei villaggi che nello specifico vengono chiamati "eterocronie".

Occorre immedesimarsi nella condizione psicologica del viaggiatore che pur venendo anche da luoghi lontani ha in sé comunque la vocazione all'avventura, che vede nel mare il suo topos tradizionale. Novello Ulisse va alla ricerca di emozioni e comunque desidera l'approdo, il Νόστοι (nostos)che è compimento naturale di ogni viaggio in mare. Saper leggere una città, l' orografia, il tessuto, lo spazio sono pratiche comuni per un architetto, non lo sono però per il turista medio che visita una città per la prima volta.

"Poiché lo sviluppo dell'immagine è un processo reciproco tra l'osservatore e la cosa osservata, è possibile rafforzare l'immagine attraverso artifizi simbolici, attraverso la rieducazione di colui che percepisce o attraverso la ristrutturazione del suo ambiente. Si può fornire allo spettatore un diagramma simbolico di come l'ambiente sia coerentemente formato: una mappa o delle istruzioni scritte. Fintantoché egli sarà in grado di far corrispondere la realtà al diagramma, egli possiederà una chiave per relazionare le cose."

A mezzo secolo di distanza da Image of the city, L'architettura della Città, Collage City e Delirious New York ripensare ai fenomeni urbani complessi e a come oggi le città sono viste agli occhi di chi le osserva è fondamentale per comprenderne il cambiamento. Quella che Lynch chiama imeageability che nella traduzione italiana viene chiamata figurabilità è la qualità di un oggetto fisico di evocare un immagine,

la quale deve richiamare nell'osservatore un ricordo.
Il viaggio è probabilmente tra le azioni umane quella che più ci lascia impresso delle immagini, queste sommate alla quantità di informazioni e riferimenti già acquisiti, contribuiscono tutte alla costruzione di una visione. Studiare come al giorno d'oggi la sommatoria delle immagini, degli stereotipi e delle memorie di una città vengono percepite dal viaggiatore può aiutare a comprendere la direzione da percorrere quando si ipotizza un progetto urbano.
L'educazione dell'immagine nonché un approccio simbolico può, in un ottica limitata di tempo quale quella del viaggiatore mordi e fuggi, aiutare la comprensione della città. Il porto o per essere più precisi quella zona di bordo, dalle competenze giuridiche poco chiare a cavallo tra la zona portuale e la città, può essere il luogo adibito a questo esperimento di concentrazione culturale.

Note
1 Le Corbusier, Verso una architettura (1921), trad. it. Pierluigi Cerri e Pierluigi Nicolin (a cura di), Longanesi & co., Milano 1989, p. 67
2 Aldo Rossi, L'architettura della città, Quodlibet, Macerata,2011, p.11
3 Le crociere e il fattore terraferma, in www.informazionimarittime.it , 30/09/2014
4 Michel Foucault, Utopie Eterotopie, Cronopio, Napoli, 2011,p.28
5 Kevin Lynch, L'immagine della città, Marsilio,Venezia, 2006, p. 33

Bibliografia
BENJAMIN Walter, Immagini di Città, Einaudi, Torino, 2007
BRAUDEL Fernand, Civiltà e imperi del mediterraneo nell' età di Filippo II, Einaudi,1976
FOUCAULT Michel, Utopie Eterotopie, Cronopio, Napoli, 2011
LE CORBUSIER, Verso una architettura (1921), trad. it. Pierluigi Cerri e Pierluigi Nicolin (a cura di), Longanesi & co., Milano 1989
LYNCH Kevin, L'immagine della città, Marsilio,Venezia, 2006
MATVEJEVIC Predrag, Mediterraneo- un nuovo breviario, Garzanti, Milano, 1991
MCLUHAN Marshall, Gli strumenti del comunicare, Il Saggiatore, Milano,2008
ROSSI Aldo, L'architettura della città, Clup, Milano 1987

Misurare gli esiti. Spazi pubblici di periferia dal “laboratorio Roma”

IRENE AMADIO

A differenza del passato, le periferie di oggi appaiono sempre meno indagate e studiate, nonostante sia proprio nelle aree al margine (fisico oltreché sociale) delle città, che gli abitanti tendano ad aumentare. Esse catturano l’attenzione in modo episodico, se non per qualche fatto di cronaca, per qualche iniziativa visionaria, intenzionata a trasformare le periferie “in pezzi di città felice”
1(Piano, 2014). Eppure, non molto tempo fa, Augé (2007, p.49) ci ricordava che «le frontiere non si cancellano mai: si ridisegnano»; ciò ci dovrebbe far pensare a come nelle città contemporanee le nozioni di centralità e marginalità siano in continuo movimento.
Prendere Roma come laboratorio e confrontarsi con la marginalità urbana vissuta, ancora, dalle borgate ex-abusive, significa, a un tempo, ripercorrere la “storia del recupero” e interrogarsi sulle nuove modalità di intervento. Significa interrogarsi sugli spazi del quotidiano, sullo spazio pubblico dell’incontro, intendendo con esso il luogo prioritario entro il quale occorre operare e al tempo stesso, lo strumento attraverso cui apportare incisive trasformazioni. Leggere lo spazio pubblico come mezzo per la riqualificazione consente, in particolare, di riflettere su una recente sperimentazione urbanistica, adottata e applicata alla realtà periferica romana. Un’opportunità questa che, a partire da una condizione specifica di riferimento, nel tentativo di soddisfare le attese, sollecita stimolanti riflessioni, sintomatiche di una rinnovata necessità di fare ricerca per poter intervenire al meglio nella città diffusa.

Il recupero della “metropoli spontanea”
La storia urbanistica italiana ricorda gli anni ’80 come quelli in cui si iniziò ad interessarsi al recupero del patrimonio edilizio esistente, alla pratica del “cucire”, “legare” e “recuperare” (Secchi, 1983) nelle previsioni comunali. Gli anni in cui vengono elaborati nuovi modelli interpretativi della “metropoli spontanea”2, riconoscendo nella produzione edilizia illegale un cambiamento: dall’abusivismo di necessità si era infatti passati a quello speculativo e poi a quello di convenienza (Coppola, 2008).
Nel 1978, con l’approvazione della legge n. 457 la prima ad esprimersi organicamente in termini di «recupero» vi fu la spinta necessaria per andare ad incidere in maniera significativa sull’assetto territoriale. Cosicché, perimetrati gli abitati abusivi sotto il nome di zone “O” , nacque ufficialmente, nel 1983, la prima generazione di piani di recupero urbanistico a

Roma: i Piani particolareggiati di riqualificazione3. Negli anni '90, i Programmi complessi portarono i temi della ri-generazione, ri-vitalizzazione, rifunzionalizzazione anche tra gli insediamenti non pianificati, nell'ottica del "pianificar facendo". Così la sperimentazione avvenne direttamente in parallelo alla redazione del nuovo piano regolatore e lo stesso successe per i piani di recupero di seconda generazione - i Toponimi - sorti originariamente nel 1997, con la variante generale al piano comunale del 1962.

La sperimentazione dei Toponimi

Fu dunque con il Piano delle certezze che altri nuclei della città diffusa vennero individuati, per i quali in seguito ad un avviso pubblico, vennero accolte in due fasi le proposte preliminari dei progetti presentati. Il PRG approvato (2008) individua così 71 "nuclei di edilizia ex-abusiva da recuperare", di cui solo 11 allo stato attuale non sono coinvolti nel processo di pianificazione esecutiva4.
I Toponimi consistono in uno strumento del tutto nuovo nel panorama dell'urbanistica italiana. Una procedura sperimentale, una delle forme di autopromozione adottate dalla pubblica amministrazione, concepita per una riprogettazione integrale ed integrata dei quartieri periferici (Bettiol, Olivieri, 2007). Si inseriscono in un contesto urbanistico e sociale in continua metamorfosi: se negli anni '90 alla "cintura rossa" si sostituì una stratificazione della società varia e frastagliata (Ferrarotti, Macioti, 2009), ora un ulteriore mutamento, dovuto all'aumentare dei flussi migratori internazionali, sembra ridisegnare la periferia. È così che nell'ultimo decennio, al crescere della domanda abitativa in controtendenza all'evidente fermo demografico, a crescere è simmetricamente: la richiesta di spazi pubblici e attrezzature collettive (data l'inadeguatezza di quelle esistenti), e l'adeguamento dei sistemi di trasporto, di frequente in un insoddisfacente stato di work in progress. In questo quadro, essi si propongono promotori di qualità urbana laddove l'edilizia minuta, prevalentemente residenziale, si andò insinuando in micro-lotti, lungo le consolari e tra vicoli di campagna trasformati in strade5; si prospettano di ottenere organismi urbani più attrezzati funzionalmente, relazionati con l'intorno, attivando i meccanismi partecipativi e le risorse dell'industria locale.

La simulazione: per un'ipotesi di valutazione

Equity as a foundation of sustainable urban development: è il titolo della "Dichiarazione di Medellín" all'ultimo World Urban Forum (2014). Un forum, in cui le nozioni di «fairness», «equality», «equitable», assumono un ruolo chiave per indirizzare la nuova agenda urbana.
Da questa prospettiva, una città è equa se l'equità è in tutte le sue parti. E allora, bisogna chiedersi se sia equa una città che distribuisce le proprie ricchezze in maniera disomogenea; che non consente l'accesso indiscriminato ai servizi: la marginalità urbana, seppur in forme diversificate dal passato, esiste ancora. In tal senso, in simili contesti, lavorare per e sullo spazio pubblico può essere determinante?
Lo spazio pubblico, in quanto luogo della socialità, dell'incontro, della convivenza, della democrazia, della inclusione è indubbiamente naturale promotore dell'equità urbana. Di conseguenza, è da intendere come motore trainante nei processi di recupero, considerando tali tutto quell'insieme di attività atte a proporre funzioni di rilievo urbano, anche e soprattutto nelle aree di "periferia".

Spazi pubblici di periferia

Prendendo in esame uno spaccato del quadrante sud-est dell'estrema periferia romana, individuando un'area campione 6, ci si interroga sul possibile esito degli interventi derivanti dall'eventuale applicazione del Piano di recupero urbanistico sopra descritto: come viene trattato lo spazio pubblico? Che rilevanza assume? Le strategie congeniate potrebbero essere sufficienti ai fini della riqualificazione?
Tenendo a mente il problema che lo strumento intende affrontare e con esso gli obiettivi che si prefissa di raggiungere, attraverso una simulazione - eseguita nell'osservanza del bando7 (DCC n.122/2009) - passiamo a verificare le ipotesi progettuali. È infatti al termine della redazione del piano, dall'emergere di un possibile scenario, che occorre fare delle considerazioni.
L'ambito di studio, con una superficie complessiva di 89 ettari, con una quantità innumerevole di particelle catastali (peraltro non sempre conformi allo stato dei luoghi) data dall'eccessivo frazionamento delle proprietà, rende sin da subito complessa la fase di calcolo e di dimensionamento urbanistico. Prima vulnerabilità questa, legata allo specifico stato di fatto (ma comune ad altri Toponimi) che inevitabilmente si manifesta in tutte le fasi dell'iter di pianificazione. Altro ordine di criticità riscontrato riguarda invece proprio i caratteri intrinseci dello strumento stesso, e risultando pertanto generalizzabile su tutti i 71 nuclei, sembra qui opportuno ampliare la riflessione.
La normativa prevede di distribuire la rendita urbana ad ogni lotto del piano, applicando a ciascuno di essi diritti edificatori parametrici stabiliti in base alla loro classificazione8. Ciò fa sì che tranne nell'ipotesi in cui venga applicata la perequazione (non incentivata) e creati i Comparti soggetti a convenzione (art. 16) si avrà, per i motivi a cui precedentemente si accennava, un'edilizia per frammenti. Si dovrà far fronte dunque, all'inadeguatezza funzionale degli spazi per ospitare ogni tipo di attività, di privato e pubblico interesse. Tale condizione, abbinata ai bassi indici previsti (territoriali e fondiari) - seppur la SUL sia incrementabile da una quota premiale (artt. 10-11) - comporta una categorica rigidità della struttura morfotipologica sia delle funzioni residenziali sia di quelle non abitative. Ovvero, ancora una volta: frazionamento dei lotti e tipologie edilizie per singole abitazioni. Basse densità ed estese aree verdi private scarsamente capaci di favorire l'incontro tra abitanti negli spazi pubblici; fattori determinanti l'allontanamento dall'ambìto

”effetto urbano” (Guiducci, 1990).
Pertanto, se non si può procedere per “densificazione” con lo scopo di dare carattere all’area, la progettazione degli spazi aperti assume una funzione ancora più rilevante; alla quale però, nessuna regola morfologico-prestazionale specifica - oltreché relativa alle destinazioni d’uso (art. 15) - è dedicata.
È l’indice fondiario che va a determinare per ogni proprietà l’area in cessione gratuita al Comune: l’insieme dei tasselli messi a mosaico nel piano d’assetto, dovrebbe restituire l’organizzazione di tutte le superfici pubbliche. La somma delle tessere può risultare congruente, ma se la loro distribuzione spaziale è eccessivamente frammentata, esse saranno totalmente inadatte per una corretta predisposizione dei servizi. La loro aggregazione dunque (mediante i comparti) diviene presupposto essenziale.
Rispetto a ciò va inoltre detto che, l’incrementare dell’Indice Fondiario è direttamente proporzionale all’aumentare delle cessioni, quindi applicando il minimo consentito si è difficilmente in grado di soddisfare gli standard (pregressi e di nuovo impianto), prevedere la viabilità e i Comparti Fondiari Pubblici (C.F.P)9. Tale aspetto, congiunto all’eventuale insufficienza della partecipazione dei proprietari al piano e all’incerta fattibilità finanziaria renderebbe indispensabile, e quasi cronico, l’ampliamento del perimetro del Toponimo, al fine di legittimare e portare a compimento la pianificazione esecutiva10.
Se le questioni appena sollevate mettono in luce i limiti e le opportunità, in itinere, della tipologia di intervento, un’ultima osservazione va fatta sulla possibile situazione in fase di attuazione.
L’unico genere di sostenibilità considerata determinante per l’approvazione del piano è quella finanziaria. Essa, valutata in funzione della copertura per le opere di urbanizzazione primaria, mette in secondo piano il bilancio preventivo per le opere di urbanizzazione secondaria, per le quali, in assenza di finanziamenti, si dovrà ricorrere ai fondi di Roma Capitale. Ciò rischia di far sì che, se da subito verranno realizzati i servizi di base, strettamente connessi alla residenza (strade, fogne, illuminazione, ecc...), a data da destinarsi si provvederà a tutto il resto. E nel frattempo, per un intervallo transitorio ignoto, della riserva di standard rimarrebbero dei ritagli incompiuti, spazi di risulta, spazi pubblici sulla carta, ma solo “potenziali” nella realtà (AA.VV., 2013).

Misurare gli esiti

Quanto emerso finora, sembra contrastare le attese iniziali. Il primo insieme di problematiche combinato con il secondo si ritiene che possa generare forti ostacoli a quell’operazione di ricentratura finalizzata al miglioramento dell’efficienza, del funzionamento e della vivibilità. Se si intende un intervento di recupero quell’operazione mirata all’eliminazione di preesistenti condizioni di degrado, obbligata oggi a misurarsi con sfide importanti quali l’efficienza energetica, la sostenibilità ambientale, la sicurezza, l’integrazione sociale; la strada seguita, poco sembra essere efficace per arginare l’esistente condizione di “periferizzazione” (Guiducci, 1991). Emergono i punti di debolezza, nonché il grado di adesione o di scarto tra intenzioni e realizzazioni (possibili), che motivano l’esigenza di ricorrere ad un intervento correttivo.
L’efficacia di piani, programmi e politiche si determina dai risultati. In tal senso, la simulazione proposta vuole dimostrare quanto sia fondamentale un controllo continuo dei metodi e delle strumentazioni concettuali della pianificazione; quanto occorra saper misurare (anche in termini analitici) gli esiti morfologici, funzionali, economici e sociali delle trasformazioni. La verifica vuole essere un momento per meditare sul nostro modo di concepire, valutare e progettare la città-periferia. Per focalizzare l’attenzione sulla pianificazione urbana degli spazi pubblici al fine di combattere la marginalità urbana. Vuole essere un’occasione per ragionare sulla necessità di ampliare la ricerca sui sistemi di previsione (ex ante) e monitoraggio (ex post) degli interventi, nell’ipotesi che, riflettendo sugli errori del passato si potranno trovare risposte per i nuovi bisogni.

Note
1 L’iniziativa “G124”: Il gruppo di lavoro del senatore Renzo Piano per “rammendare” le periferie italiane. Cfr. http://renzopianog124.com/.
2 Il termine è preso in prestito da Clementi, Perego (1983), i quali riconoscevano nel fenomeno dell’abusivismo l’indicatore della crisi delle pratiche tradizionali dell’urbanistica.
3 L’approvazione della Variante delle zone “O” di PRG venne emanata con DGR n. 4777 del 3 agosto 1983. Ulteriori nuclei -sanati con la L. 47/1985 - verranno aggiunti con altre due varianti, una del 1988 e l’altra del 2006. Attualmente, un numero limitato di piani è ancora in corso di approvazione. Inoltre, si ritiene opportuno ricordare che nel 1962, con l’adozione del PRG, si può constatare un primo tentativo di ristrutturazione urbanistica, tramite piani particolareggiati, per quei nuclei ricadenti nelle Zone F (F1 e F2). In seguito, l’amministrazione capitolina avviò piani - di risanamento idro-sanitario per la costruzione delle reti idriche e fognarie (1974), di edilizia scolastica (1976), di illuminazione pubblica (1979), e per l’estensione della rete di gas metano (1980) - da ritenere precursori di quel processo di risanamento degli insediamenti illegali.
4 I nuclei individuati sono quelli dell’ondata di abusivismo speculativo degli anni ’80 poi sanati con leggi n. 724/1994 e n. 326/2003. Per un aggiornamento sullo stato di attuazione dei Toponimi Cfr. http://www.urbanistica.comune.roma.it/toponimi-stato.html. Per un approfondimento sulle recenti ricerche nelle aree dei Toponimi Cfr. Battisti (2013).
5 Per una disamina recente e attenta sulle borgate romane spontaneamente sorte Cfr. Cellamare et. al. (2008), Coppola (2008), Ferrarotti, Macioti (2009). Per un approfondimento sui caratteri dell’area di studio Cfr. Perin (2009).
6 Lo studio prende in esame l’area del Toponimo n. 8.9

“Finocchio - Via di Vermicino” come perimetrata dal PRG. Cfr. Elaborati di PRG “Sistemi e regole” 1:10.000/foglio n. 20. È bene precisare inoltre, che in prossimità dell’area è in corso il progetto di “Centralità locale Finocchio” il quale, inserito all’interno di un Programma Integrato (PRINT), attende di essere concluso con l’ultimazione dei servizi (Comune di Roma, 2004).
7 Nel 2009 la redazione dei piani viene subordinata alla Deliberazione Consiglio Comunale n. 122 (21 dicembre 2009), la quale indica gli “Indirizzi per gli interventi di recupero nonché le modalità per la formazione, l'approvazione e l'attuazione della pianificazione esecutiva”. Nel testo che segue gli articoli citati tra parentesi fanno esplicito riferimento alla suddetta normativa.
8 La norma (DCC n.122/2009) prevede Indici di Edificabilità Territoriale (IT) diversi, da applicare in funzione di tre parametri: grado di completezza, posizione e dimensione del lotto. L’IT di base varia tra 0,047 e 0,141 mq/mq (Cfr. artt. 7-9). L’indice fondiario (IF) medio ipotizzato per il piano è pari a 0,219 mq/mq, o comunque non superiore a 0,391 mq/mq (Cfr. art.12).
9 Aree fondiarie di nuova edificazione abitativa e non abitativa con finalità di interesse pubblico o generale da ricavare nelle aree di cessione, nella misura non inferiore a 2000 mq, aventi lo stesso IF ammesso dal bando. Si presentano come elemento fondamentale per la fattibilità finanziaria dell’intervento, in quanto è nella facoltà del Comune prevederne la vendita (Cfr. art. 17).
10 Tutti i proprietari delle aree comprese nel perimetro del piano esecutivo per concorrere al recupero urbanistico dell’intero nucleo devono necessariamente rappresentare almeno i ¾ dell’imponibile catastale del valore di tutti i lotti oggetto dell’intervento. Il piano generalmente è di iniziativa privata ma, sono ammesse anche l’iniziativa pubblica e l’iniziativa pubblica su sollecitazione privata (Cfr. artt. 3-5). La fattibilità finanziaria per le OO.UU.PP. è data dal versamento degli oneri concessori ordinari (L.10/1977) e degli oneri straordinari derivanti dal differenziale di rendita generato dal PRG rispetto a quello previgente (Cfr. art. 13).

Bibliografia

AA. VV. (2013), “Carta dello Spazio Pubblico”, in II Biennale dello Spazio Pubblico, Roma, il 16-18 maggio 2013
Augé, M. (2007), “Cosa resta delle frontiere”, in La Repubblica, 8 maggio 2007
Battisti, A. (2013) Rinnovare le periferie, Alinea, Firenze
Bettiol, C., Olivieri, F. (2007) La gestione dell'urbanistica partecipata. Il caso dei toponimi di Roma, Alinea, Firenze
Cellamare, C., et al. (2008), “Periferie romane: città di uomini e di pietre”, in Fregolent L. (2008) (a cura di), Periferia e periferie, Aracne, Roma
Clementi, A., Perego, F. (1983) (a cura di), La Metropoli "spontanea": il caso di Roma, Dedalo, Roma
Comune di Roma (2004), “Piani di centralità locali per il recupero dei territori in aree ex abusive”, in Catalogo della V Rassegna urbanistica nazionale, Venezia, 10-20 novembre 2004, Catalogo della Mostra
Comune di Roma (2009), “Indirizzi per gli interventi di recupero nonché le modalità per la formazione, l'approvazione e l'attuazione della pianificazione esecutiva”, Deliberazione Consiglio Comunale n. 122, 21 dicembre 2009.
Coppola, A. (2008), “Le borgate romane tra ’45 e ’89: esclusione sociale, movimenti urbani e poteri locali”, in Cremaschi M. (2008) (a cura di), Tracce di quartieri. Il legame sociale nella città che cambia, FrancoAngeli, Milano
Ferrarotti, F., Macioti, M.I. (2009) Periferie. Da problema a risorsa, Sandro Teti, Roma
Guiducci, R. (1990) L’urbanistica dei cittadini, Laterza, Bari
Guiducci, R. (1991) Periferie tra degrado e riqualificazione, FrancoAngeli, Milano
Perin, S. (2009), “2nd International Workshop on the Informal City. Imparare da Borghesiana” in SMU research.net, 1 (pag.25-36)
Piano, R. (2014), “Il rammendo delle periferie nella coscienza collettiva”, in Il Sole 24 Ore, 19 giugno 2014
Secchi, B. (1983), “Cucire e legare” in Casabella, 490 (pag.26)
UN-Habitat (2014), “Equity as a foundation of sustainable urban development”, in Medellín Declaration 7th World Urban Forum, Medellín, 5-11 aprile 2014

Air-design: intorni atmosferici negli spazi collettivi

SERAFINA AMOROSO

La nostra quotidianità si svolge ormai da tempo in una sorta di “interno totale:” si passa da un luogo ad un altro (dal salotto di casa al terminal di una rete di trasporto, dalla hall di un hotel a quella di uno shopping mall...) permanendo quasi sempre in un interno. La città si sta trasformando in un pervasivo ed onnipresente edificio. Nuove condizioni spaziali ibride stanno mettendo a dura prova la tradizionale relazione tra le categorie di pubblico e privato, interno ed esterno, figura e sfondo. Gli spazi urbani in cui viviamo, sia pubblici che privati, si stanno configurando come delle enclaves atmosferiche i cui confini non sempre sono definiti da barriere fisicamente determinate e costruite. Si tratta letteralmente di “air-conditioned spaces that seek to reproduce the social life of cities within closed doors.”[1] Sebbene questa situazione di interiorizzazione dello spazio – in particolare di quello collettivo – sia particolarmente evidente (e, oserei dire, parossistica) in condizioni ur-

bane dense (come quella di Hong Kong, per citare un esempio), ritengo sia utile affrontare questi argomenti anche in relazione ad intorni urbani italiani.
Gli spazi urbani contemporanei d'uso collettivo si possono interpretare secondo una sorta di versione aggiornata dello schema di lettura della struttura urbana proposto da Giovan Battista Nolli per la città di Roma nel 1748. Nella mappa del Nolli, edifici di culto, palazzi privati, passaggi coperti, strade, piazze, cortili, chiostri, concorrono tutti alla costituzione di un continuum spazio-temporale di spazi urbani percorribili, visitabili ed accessibili - la maggior parte dei quali interni - prescindendo dal loro stato giuridico. Se considerati in quest'ottica, anche gli shopping malls possono essere apprezzati come esempio di spazi collettivi di socializzazione, sebbene si tratti di spazi aziendali privatizzati e, pertanto, regolamentati e condizionati, tanto in senso letterale quanto metaforico. A Mumbai, ad esempio, dal 2010 in poi, gli spazi di connessione del centro commerciale Inorbit Malad Mall sono stati gratuitamente utilizzati dalla popolazione locale per le passeggiate mattutine, durante le prime ore della giornata. Si tratta, ovviamente, di un caso eccezionale, la cui particolarità discende sia da condizioni climatiche sfavorevoli (in un clima monsonico, la qualità dell'aria e dell'atmosfera sono fattori essenziali e vitali, non solo dal punto di vista psicologico ma, soprattutto, dal punto di vista fisico e fisiologico) che da una generalizzata carenza di spazi d'uso collettivo, dovuta all'elevata densità demografica. [2] Ciononostante, ritengo si possano delineare, sulla base delle precedenti considerazioni, alcune questioni generali che meriterebbero una riflessione più approfondita nell'ambito di un'eventuale strategia di pianificazione:

• favorire l'apertura alla fruizione collettiva – magari seguendo una scansione oraria delle varie tipologie di attività ammesse – di edifici istituzionali (...e non solo delle sale civiche, dei musei o delle biblioteche, ma anche delle scuole, degli ospedali, delle università)
• includere, come impostazione/imposizione predefinita, nei programmi funzionali e spaziali di interventi a carattere urbano e/o architettonico, l'esistenza di connessioni tra spazi interni ed urbani (esterni)
• promuovere la progettazione di edifici ibridi e di uso misto
• affrontare dal punto di vista etico, politico e sociale la questione dell'accessibilità e dei limiti d'uso degli spazi collettivi in relazione al loro stato giuridico (in termini sia di proprietà che di gestione);
• superare l'impasse della marginalizzazione dell'architettura e dell'urbanistica – rispetto ad altre discipline come l'ingegneria e l'economia - di fronte alle nuove sfide dello spazio urbano contemporaneo che non sembra più essere di loro esclusiva competenza;
• re-inventare il ruolo della figura dell'architetto e dell'urbanista che, soprattutto con riferimento ad intorni urbani di vita collettiva, dovrebbero proporsi in chiave curatoriale, al fine di permettere a tutti gli attori coinvolti (utenti, abitanti locali, artisti, collaboratori, istituzioni, etc.) di assumere le proprie responsabilità.

La manipolazione, il condizionamento e, addirittura, la privatizzazione dell'aria - intesa come atmosfera piuttosto che come territorio - hanno reso espliciti, in maniera quasi allarmante, alcuni temi rispetto ai quali, fino ad ora, non era stata sviluppata un'adeguata consapevolezza. Con riferimento al tema dello spazio collettivo, ritengo sia giunto il momento di spostare l'interesse, tanto dell'urbanistica quanto dell'architettura, dal consumo di suolo al design dell'aria. [3] "Cultures are collective conditions of immersion in air and sign systems." [4] Si sta, in definitiva, esplicitano, in maniera più consapevole, la questione dell'aria come comunità. [5]
Modificare le condizioni di un intorno atmosferico (ovvero, banalmente, controllare e gestire artificialmente grandezze quali temperatura ed umidità) ha conseguenze non soltanto dal punto di vista fisiologico e percettivo [6], ma anche dal punto di vista urbanistico/architettonico, ovvero in ambito spaziale e legislativo. Il controllo climatico non è più riservato ai soli spazi domestici e privati ma anche ai grandi interni, ovvero alle architetture a grande scala. Esperimenti in ospedali hanno dimostrato che spazi più luminosi, dotati di un maggior numero di finestre ed un livello di rumore basso, riducono lo stress dei pazienti e, conseguentemente, i loro tempi di degenza, abbattendo i costi di ospedalizzazione. [7] Emerge dunque la necessità operativa – ed anche l'opportunità economica – di impiegare una sorta di politica dei sensi nelle strategie urbane.
Ma come si progetta un'atmosfera? L'uso massivo di sistemi di condizionamento se, da una parte, conferma la nostra dipendenza da fonti di energia fossile, dall'altra, ci affranca completamente dalle condizioni ambientali esterne (temperatura, luce, ora della giornata, stagione dell'anno, pressione), sollevandoci dall'ansia dell'imprevedibilità delle condizioni atmosferiche del tempo meteorologico. Bruno Latour, nel suo saggio "Air-conditioned," asserisce che dopo la Prima Guerra Mondiale "a whole science of atmospheric manipulation had been declared. [...] what does it mean to be 'in' some place? It always means being inside some sphere, (some atmo-sphere) [...]. And hence a whole series of very practical, irreverent, funny questions. What is the envelope of this space?" [8]
Quali dispositivi progettuali contribuiscono alla percezione ed alla coscienza del limite? Con che mezzi si può intensificare o, al contrario, affievolire la consapevolezza della soglia (tra collettivo e domestico, tra pubblico e privato, tra interno ed esterno): evidenziandone i confini attraverso una differenziazione di qualità materiche (come l'uso dei materiali, la scala, le finiture superficiali, le luci) o sfocandoli ed andando al di là delle barriere fisiche attraverso differenziali di densità d'uso, suoni, odori, controllo dell'umidità e della temperatura? E quali sono gli strumenti (norme e strategie progettuali, gestionali, amministrative) più adeguati attraverso i quali reinventare, alla luce di queste nuove condizioni spaziali, il rapporto tra l'urbanistica, l'architettura e le altre discipline che

si occupano di città e spazi collettivi (psicologia, sociologia, economia, paesaggio, conservazione e restauro, etc.)? Qual è, dunque, il nuovo ruolo del piano urbanistico e del progetto architettonico? Che tipo di relazioni reciproche possono o devono esistere fra di loro? Non sarebbe forse il caso di trasformare il piano in una sorta di matrice in cui poter inserire le numerose variabili che condizionano i nostri spazi urbani e dalla quale derivare nuove, possibili configurazioni spaziali? La matrice-piano dovrebbe essere non tanto un catalogo di soluzioni progettuali - né tanto meno una descrizione analitica di una distribuzione di standard o parametri quantitativi - bensì un sistema di "condizioni" suscettibili di cambiamento, che indirizzino verso soluzioni progettuali inclusive e che aiutino a formulare nuove domande, piuttosto che proporre risposte.

Note

1 Gupta-Nigam, A. (2013), "Curatorial Governmentality: Air Design and the Atmospheres of Community in Contemporary India" in Sarai Reader 09: Projections, Centre for the Study of Developing Societies, Delhi, pag. 76.

2 Si veda: Patwa, S. (2010), "Morning Walk at Malad Mall" in The Indian Express (25 May 2010), consultabile all'indirizzo: http://www.indianexpress.com/news/morning-walk-at-malad-mall/623089/ (ultimo accesso: 20 Ottobre 2014)

3 "Air-design is the technological response to the phenomenological insight that human being-in-the-world is always and without exceptions present as a modification of 'being-in-the-air.' [...] Air design aims at directly modifying the mood of airspace users." [si veda: Sloterdijk, P. (2009), Terror from the Air (Transl. Amy Patton and Steve Corcoran), Semiotext(e): Los Angeles, pag. 93-94]

4 Sloterdijk, P. (2009), op. cit., pag. 84

5 Gupta-Nigam, A. (2013), op. cit., pag. 76

6 entrambi sono campi difficili di indagine in quanto la percezione di determinate situazioni di comfort termico (caldo/freddo, secco/umido) sono, entro certi limiti, puramente soggettive. Stessa cosa dicasi per gli intorni olfattivi, essendo gli odori fondamentali nella nostra esperienza dei luoghi.

7 Borch, C. (2011), "Foamy Business: On the Organizational Politics of Atmospheres" in Schinkel, W. e Noordegraaf-Eelens, L. (a cura di), In Media Res. Peter's Sloterdijk's Spherological Poetics of Being, Amsterdam University Press, Amsterdam, pag. 39.

8 Latour, B. (2005), "Air-condition" in Jones, C. (a cura di), Sensorium: A Catalogue, MIT Press, Cambridge, Mass., pag. 104

Bibliografia

Gupta-Nigam, A. (2013), "Curatorial Governmentality: Air Design and the Atmospheres of Community in Contemporary India" in Sarai Reader 09: Projections, Centre for the Study of Developing Societies, Delhi, pag. 72-77.
Latour, B. (2005), "Air-condition" in C. Jones (Ed.), Sensorium: A Catalogue, MIT Press, Cambridge, Mass.
Patwa, S. (2010), "Morning Walk at Malad Mall" in The Indian Express (25 May 2010), consultabile all'indirizzo: http://www.indianexpress.com/news/morning-walk-at-malad-mall/623089/ (ultimo accesso: 20 Ottobre 2014)
Sloterdijk, P. (2005), "Atmospheric politics" in B. Latour, e P. Weibel (a cura di), Making Things Public: Atmospheres of Democracy, MIT Press, Cambridge, Mass.
Sloterdijk, P. (2009), Terror from the Air (Transl. Amy Patton and Steve Corcoran), Semiotext(e): Los Angeles

Urbanistica nella trasformazione: dalle esperienze di partecipazione il percorso per la città ed il territorio ecologico

STEFANO ARAGONA

Abstract
Il paper utilizzando la recente, ed ancora in atto, iniziativa del Comune di Roma di preparazione della Conferenza Urbanistica prevista per il 2015, illustra il processo di partecipazione avviato in ciascun Municipio come percorso di conoscenza della città quale spazio pubblico "tout - court", sostenibile socialmente e spazialmente, cioè ecologicamente. Seguendo il criterio di "0" nuovo consumo di suolo, l'attenzione è alle possibili trasformazioni dell'esistente. Identificazione di luoghi costituiti da: aree ed immobili dismessi e/o abbandonati, elementi di valore ambientale e/o paesaggistico, servizi ed attività legati al commercio, accessibilità e mobilità. Questa sperimentazione sul campo di costruzione di valori delle Comunità locali offre l'opportunità di "riempire" le indicazioni del Nuovo Piano Regolatore, arrivando a La Carta dei Valori per ciascun Municipio. Potenziali conflitti nascono dalle previsioni di piano con le scelte derivanti dal processo partecipativo. Emerge il formarsi di un nuovo modo di fare urbanistica legato a condizioni mai avutesi in passato quali l'aspettativa di vita enormemente aumentata, il mostrarsi dei limiti dello sviluppo, l'accesso alle informazioni e quindi alla conoscenza.

Hic sunt leones... come trasforma una minaccia in opportunità di trasformare l'esistente
Avendo come riferimento base la trasformazione dell'esistente quale caposaldo di "0" consumo di nuovo suolo, rivitalizzare gli spazi urbani non può che essere che esito della partecipazione degli abitanti di tali aree. Abitanti che in tal modo diventano o rafforzano il loro essere cum-cives (Cacciari, 1991). Varie città italiane come Roma, Milano, Bologna, stanno ri-avviando sperimentazioni di quella che a partire dall'inizio degli anni '80 - con l'esperienza dei Laboratori Urbani della Dioguardi in centri quali Otranto, Bari, Roma, Cosenza (http://www.fondazionedioguardi.it/know.htm), in un quadro più generale che poi si costruirà rifacendosi alla "pianificazione strategica" - viene definita "urbanistica partecipata". Essa nasce non solo per aumentare l'efficienza degli strumenti urbanistici attuativi ma soprattutto per considerarne l'efficacia quindi il rapporto con il livello di soddisfazione dei fruitori degli interventi di trasformazione dello spazio.
Nei decenni da allora trascorsi i tentativi realizzati - sono noti i Laboratori di partecipazione di Roma svoltisi durante le sindacature di Francesco Rutelli, promossi in primo luogo da A. Giangrande, E. Mortola e M. Spada (Giangrande et al., 2000) - sembrano dimenticati o da ripensare in un contesto complessivo molto differente per la consapevolezza che sempre più si sta diffondendo della necessità sia di non avere ulteriore espansione urbana e sia, collegato a ciò, del trasformare ciò che già esiste. Va altresì notato che senza la partecipazione avutasi negli anni detti, anche sollecitata ed aiutata dalle esperienze prima citate, forse non ci sarebbe stato il taglio di 60 milioni di mc di nuove costruzioni nel Piano Regolatore di Roma del 2007 rispetto quello del '62.
Ancora si deve aggiungere che ormai anche istituzioni come l'ISTAT (2013) ha inserito accanto al canonico PIL, al reddito pro/capite, il BES, Benessere Equo e Solidale. Ovvero un macro indicatore, che attraverso 10 aree tematiche utilizzando 134 indicatori, analizza la qualità della vita degli abitanti in termini di sostenibilità materiale e sociale. Ed altrettanto, con maggior attenzione alle componenti spaziali fa da anni l'AUDIS - Associazione dedicata alla riqualificazione delle aree dismesse - nella Carta della Qualità.

L'Assessorato alla Trasformazione Urbana di Roma Capitale convocherà nei primi mesi del 2015 una Conferenza Urbanistica Cittadina, nella quale discutere del futuro del territorio della nostra città e delle opportunità che la rigenerazione urbana offre alla costruzione di un nuovo modello di città. La Conferenza Urbanistica Cittadina è preceduta da 15 Conferenze Urbanistiche Municipali che si concluderanno entro il mese di Dicembre. Il primo incontro della Conferenza Urbanistica di ciascun Municipio vede la presenza dell'Assessore Giovanni Caudo e del rispettivo Presidente di Municipio, vengono illustrati lo stato di attuazione delle previsioni di Piano Regolatore, le opportunità di rigenerazione e le questioni aperte in ambito urbanistico. Dopo il primo incontro si avvia una attività laboratoriale, della durata di due mesi, aperta al contributo di singoli, Associazioni e Comitati presenti sul territorio, con la quale si intende venire a conoscenza della progettualità diffusa. Il lavoro dei Laboratori si articola su quattro temi generali: 1. Patrimonio ambientale e culturale; 2. Mobilità, connessioni, reti; 3. Servizi, spazi pubblici, incontro, urbanità; 4. Spazi dismessi e da rigenerare. L'attività dei laboratori è finalizzata alla costruzione di una "Carta dei Valori" del Municipio, nella quale sono evidenziate le qualità territoriali da valorizzare, gli obbiettivi pubblici che si intendono perseguire e le priorità relative all'attuazione degli interventi. Gli esiti del lavoro di ciascun Municipio saranno presentati ed elaborati nella Conferenza Urbanistica Cittadina.
La modalità di partecipazione è molto semplice. Il Municipio invita tutti i soggetti che vogliano partecipare ai Laboratori a scrivere una mail all'indirizzo conf.urbanisticamunicipiox@gmail.com indicando le proprie generalità, eventuale comitato/associazione di appartenenza, professione, recapiti telefonici e di posta elettronica. Ulteriori informazioni sulla Conferenza Urbanistica Cittadina sono a disposizione sul sito del Dipartimento Promozione, Sviluppo e Riqualificazione delle Periferie ove è stato crato un apposito link: http://www.comune.roma.it/wps/portal/pcr?contentId=NEW658588&jp_pagecode=newsview.wp&ahew=contentId:jp_pagecode. E' possibile anche l'invio da parte dei partecipanti ai Laboratori di sintetiche Schede di progettazione eventualmente accompagnate da planimetrie e disegni esplicativi.

Le esperienze fin qui condotte, ad es. quella del III (ex IV) Municipio, hanno visto una larga partecipazione a ciascuno dei tavoli dei Laboratori con oggetto i quattro argomenti sopra ricordati. Avendo come base di lavoro la planimetria dell'intero Municipio, a scala base il 25.000 ma, quando necessario, anche più grande o piccola, i partecipanti ai quattro differenti tavoli hanno individuato gli elementi ritenuti importanti nella costruzione della "Carta dei valori": immobili od aree in disuso, luoghi di valore paesaggistico od architettonico, collegamenti e spazi del commercio sono così stati segnati e classificati visti dalla prospettiva dell'abitante. Ciò ha consentito di ipotizzare usi e/o riusi, generare attività, proporre nuove modalità di fruizione e di connessioni diverse dalle attuali (Fig.1). Questo Municipio offre un'ulteriore occasione essendo area di sperimentazione di TUTUR, progetto europeo internazionale vinto da bando, finalizzato al Riuso Temporaneo delle aree ed immobili abbandonati o dismessi. Così si è avuta già una prima "uscita" operativa con l'utilizzazione dello spazio in corrispondenza della discesa per una delle stazioni del mai realizzato collegamento tram del Viadotto dei Presidenti nella zona nord-ovest del Municipio. Qui, utilizzando una proposta progettuale di un gruppo di giovani laureati in Architettura, Greenapsy, assieme a vari gruppi locali - sull'uso e manutenzione costruzione di biciclette, cooperative sulle energie

rinnovabili, un gruppo di progettazione che si rifà alle iniziative in tal senso di R. Piano, etc. - l'11 ottobre si è inaugurato un luogo ove gli abitanti del Municipio possono avere ulteriore spazio per attività sociali, ludiche, di mercato. Essendo ancora esperienza in fase iniziale si sta pensando a come gestirla, con quali fondi, se è possibile renderla permanente. Aperti alla Biennale Spazio Pubblico 2015 per dare diffusione di queste esperienze di riappropriazione della città, tra biciclette fatte con tubi innocenti riciclati, produttrici di energia, "chiusura dei cicli" dei materiali, bambini, musica si cerca un "Mondo Diverso".
Altra iniziativa in corso di progettazione, emersa dal lavoro congiunto dei tavoli citati e TUTUR (Temporary Use a Tool for Urban Regeneration), è quella della riorganizzazione di un'area di mercato a Val Melaina, quartiere storico del Municipio. Così come è in gestazione l'utilizzazione di immobili abbandonati, quale ad es. l'ex Commissariato di PS a via Gottardo - che potrebbe divenire sede delle molte associazioni presenti sul territorio - ed anche l'uso di alcuni vani non utilizzati nel Palazzo del Municipio che potrebbero essere "La Casa del Municipio".
Si sottolinea che tutte le iniziative, proposte e realizzazioni qui ricordate sono praticamente a costo zero poiché, escluse poche migliaia di euro, hanno visto il lavoro di volontariato dei partecipanti, delle imprese e cooperative che le hanno sponsorizzate e supportate materialmente.

Dialogo e questioni con le iniziative sul territorio
E' necessario superare le settorialità ed assumere un approccio integrato, come sottolineato da Aragona ad uno dei primi incontri della Conferenza Urbanistica del III Municipio e ricordato da Mario Spada alla Tavola Rotonda alla ricordata inaugurazione dell'11 ottobre. Occorre evitare che incontri ad es. dei Servizi Sociali con gli abitanti dei PEEP del Municipio siano quasi concomitanti, e si ignorino reciprocamente, con quelli dei Laboratori così come invece è accaduto.
In quale modo far convivere con le previsioni di Piano che realizzandosi, invece che puntare sulla trasformazione dell'esistente, generano altro carico urbanistico? Questione economica, risolvibile sulla falsa riga dei PRINT - strumento attuativo previsto nel PRG del 2007 - che vedono i 2/3 della rendita di trasformazione prodotta da destinare all'Ente Locale, ma con grande difficoltà. Poiché lo strumento urbanistico generale ha sancito di diritti edificatori (già mediati con quelli esistenti con il precedente PRG del '62), in presenza di decisioni di più Organi dello Stato che hanno riaffermato i principi della supremazia della proprietà privata cioè il "depotenziamento" del concetto di "concessione edilizia" introdotto con la Bucalossi nel 1977 riportando nella sostanza il contenuto di "licenza edilizia" anche se con diverso nome.
Il tutto reso ancor più difficile poiché con un fiscalismo sempre più locale i Comuni sono spinti a "far cassa" con il proprio territorio trascurando quell'approccio integrato di cui prima si accennava. Si noti che integrato non significa solo di settori ma anche di tempi: cioè ciò che costruisco oggi deve essere poi visto nel domani sia in termini di gestione, quindi manutenzione, ma anche di crescente consumo di risorse non rinnovabili, il suolo prima di tutte.
Integrato significa inoltre considerare le esternalità positive e negative che si creano, valutate mediante analisi multicriteria, composte da elementi quantitativi e qualitativi, così come il citato BES ha iniziato a fare.

Appare essenziale che la forza delle richieste della popolazione sia motivata, costante e capace di essere inclusiva dei vari soggetti sul territorio. Associazioni, Comitati, etc. sono tra gli attori principali di tale scena che si sta andando a comporre: il grande fiorire di iniziative sui cosiddetti "orti urbani" ne è l'esempio più evidente. Ma nascosta spesso dall'informazione ufficiale si sta creando una realtà formata da tante piccole proposte basate sulla ecologità e sulla vicinanza al territorio. Esemplari sono le biciclette costruite con tubi innocenti riciclati fatte dalla Ricicloofficina Villaggio Olimpico o le cooperative sociali caratterizzate dall'essere con grande presenza di soggetti disagiati. Un rilevante pregio di queste Conferenze Urbanistiche Municipali consiste nel fare emergere e offrire l'opportunità di proporre reti di queste esperienze, fare sistema. Affiancandole quindi con le Istituzioni si crea una sorta di sussidiarietà locale. Entrambi gli aspetti particolarmente importanti in un contesto quale quello romano caratterizzato per essere il Comune più vasto d'Europa Occidentale - solo se si mettono insieme le 8 principali città italiane se ne pareggia l'estensione di 129.000 ha - devastato da una espansione edilizia incontrollata dall'Unità d'Italia, legale ed illegale, con le conseguenze di un condono edilizio che ha riguardato a metà anni '80 quasi un terzo di popolazione ma che non ha certo risolto le tante incongruenze createsi nella mobilità, nei servizi, etc„ con una storia antica di oltre 2600 anni che oltre chiedere rispetto va tutelata essendo una grande risorsa del territorio.
Si evidenziano questi tratti caratteristici del caso trattato non solo per rimarcarne l'eccezionalità ma soprattutto per sottolineare come il processo avviato, anche se metodologicamente è comune ad altre realtà territoriali, deve essere indirizzato e guidato dal contesto locale. E' a partire dalle dimensioni, di superficie, popolazione, densità, condizioni geo-morfologiche quindi distanze e tempi, situazioni socio-economiche che devono indicare non solo gli obiettivi ma anche gli strumenti per rilevare questioni e soluzioni. In questo modo i cosiddetti vincoli locali divengono suggerimenti progettuali efficaci socialmente ed efficienti, proposte e costruzione della "tecnologia colta" di cui parla Del Nord (1991). Che poi è la finalità della tanto richiamata Smart City, ovvero costruire Comunità locali inclusive e sostenibili socialmente e materialmente.

Questo approccio "dal basso" e partecipato fin dalle sue origini si rifà alla filosofia dell'advocancy plan-

ning che negli anni '60 si avviò nei paesi anglo-sassoni. Metodologie di lavoro quali "Play for real" sono strumenti di comunicazione ed in/formazione non solo degli abitanti ma anche di pianificatori, progettisti ed amministratori oltre che dei politici. Ma al centro dell'interesse c'è la città, o parti di essa, considerata quale bene pubblico o bene comune tout-court. Se invece prevale il vantaggio del privato è difficile, se non impossibile, che dalla teoria si passi alla pratica realizzazione di iniziative che alzino la qualità di vita degli abitanti. Ciò è ancor più vero se la politica - cioè l'arte di gestire la polis - non è capace, o non vuole, gestire e mediare la domanda/le domande di questi, sempre più individuale, frammenta - come scriveva Aragona già ne La Città virtuale (1993) ed unita solo dal dato anagrafico di anzianità avanzata - e le attività edilizie sul territorio che, avverandosi ciò che Form diceva nel 1984, è divenuta anche in Italia oggetto di grandi gruppi immobiliari internazionali.

Andando verso una nuova progettualità come spunto conclusivo

E' certamente arduo modificare un modello di sviluppo del territorio e della città che soprattutto in Italia ha significato creazione di rendita urbana, poi rendita finanziaria (Tocci, 2009), a beneficio di un ristretto gruppo di interessi: iniziato con l'unità del Paese, acceleratosi nel secondo dopoguerra e divenuto esponenziale in questi recenti tre decenni. Modello che è parte del più vasto paradigma (Khun, 1962) della città di massa nata con la città industriale (Tafuri, 1972): quindi ogni differente ipotesi di trasformazione si deve confrontare con circa trecento anni di storia, di rapporti sociali ed economici, di assetti ed organizzazioni fisiche e gestionali.
La soggettivazione degli abitanti quali attori del territorio, come è stata descritta in precedenza, è una sperimentazione di "umanizzazione" territori e città. Coinvolgimento degli abitanti nelle scelte dell'Amministrazione secondo un approccio ascrivibile alla "Ecologia umana" come ne parlano dal 1990 Appold e Kasarda con le criticità poste in luce dalla Barbieri nel 2010 ed evidenziate dall'attuale Pontefice di nome Francesco, legate ai grandi decisori internazionali - creatori della globalizzazione dell'indifferenza - a cui, solo la attivazione locale di ognuno può cercare di porre resistenza ed offrire un'alternativa. Solo con tali spinte il legislatore prenderà atto delle modificate necessità e cambierà norme che, soprattutto nel nostro Paese, privilegiano l'interesse privato economico - che come si è detto è divenuto soprattutto di pochi – a scapito dei molti e delle risorse naturali.

Bibliografia

Appold, S.J., Kasarda, J.D. (1990), "Concetti fondamentali per la reinterpretazione dei modelli e dei processi urbani", in Gasparini A., Guidicini P. (a cura di) Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano, Franco Angeli, Milano
Aragona, S. (1993), La città virtuale. Trasformazioni urbane e nuove tecnologie dell'informazione, Gangemi, Roma - Reggio Calabria, cap.4
Associazione Aree Urbane Dismesse (AUDIS) (2010), Carta della Rigenerazione Urbana, in www.audis.it
Barbieri Masini, E. (2010) "Ecologia umana, luci e ombre" in http://www.fondazionemicheletti.it / altronovecento/articolo.aspx?id_articolo=16&tipo_articolo=d_saggi&id=234
Cacciari, M. (1991), "Aut Civitas, Aut Polis", in (a cura di) Mucci, E., Rizzoli, P., L'immaginario tecnologico metropolitano, F. Angeli, Milano
Form, W.H. (1984), "Struttura sociale e destinazioni d'uso del suolo", in (a cura di) Crosta, P.L., La produzione Sociale del Piano, F. Angeli, Milano
Giangrande, A., Mortola, E., Spada M. (a cura di) (2000), Progettare con la comunità, Atti del seminario internazionale, Università di Roma Tre, Comune di Roma-Uspel, 13-14 aprile
Khun,, T. S. (1962, 1970), The Structure of Scientific Revolutions, Chicago University Press,
ISTAT - CNEL (2013), BES 2013 Il benessere equo e sostenibile in Italia
Tocci, W. (2009), "L'Insostenibile ascesa della rendita urbana", in Dialoghi Internazionali. Città del mondo n. 10
Temporary Use a Tool for Urban Regeneration (TUTUR) in https://mail.google.com/mail/u/0/#search/tutur/ 146d51cbb0b89771?projector=1
http://www.comune.roma.it/wps/portal/pcr?contentId=NEW658588&jp_pagecode=newsview.wp&ahew=contentId:jp_pagecode (ultima consultazione 9 ottobre 2014)
http://www.fondazionedioguardi.it/know.htm (ultima consultazione 13 ottobre 2014)

Figura 1– Assemblea conclusiva della Conferenza Urbanistica del III Municipio con esposizione della "Carta dei Valori" (fonte: S. Aragona, 2014)

Residui, paesaggi fertili: un sistema rigenerato di spazi pubblici urbani

ANNA ARIOLI

Residuo sedime fertile: ripartire dai vuoti
I vuoti e le aree rimaste indeterminate, impigliate nel tutto pieno delle configurazioni edificate, sono risorsa quanto mai importanti1 per il futuro della vita urbana, a patto che rimangano prevalentemente "liberi" e che, allo stesso tempo, siano oggetto di un nuovo progetto di riforma che ne sappia cogliere e valorizzare le potenzialità. Essi devono restare sospensioni calibrate, spaziature orientate a innestare discontinuità nelle diffusioni dell'urbanizzazione contemporanea.
Gli spazi residuali, una volta preservati, necessitano però di progetto, ma di un progetto particolare: solo se trattati con estrema cura, pensati cioè quali luoghi di eccellenza da riqualificare al loro interno e cardini di un processo rigenerativo ampio (ma intenzionale e regolato) verso l'esterno, essi potranno strutturare i nodi di una nuova rete "minore, leggera e lenta, di discontinuità nel tutto pieno".
Essi si offrono al progettista quali occasioni per un prezioso processo di transizione, tra la trascuratezza in cui giacciono e un inedito loro ruolo di fuochi di rimisurazione e riqualificazione dei contesti degradati.

In architettura, il Tra centra il suo interesse su ciò che media - architettura di relazione e tangenza.
E' l'urbanismo degli spazi aperti, architettura senza limiti, senza proporzioni, ma anche della congiunzione, del minimo e del poco interessante. Il "between" è un paesaggio sempre in corsa; ha origine là dove le condizioni sono ambigue, confuse, bistrattate, ibride, incerte2.

Il "Residuale" è luogo di contatto tra densità d'espansioni successive, spazio intercluso da rigenerare, vuoto da preservare, occasione per innescare nuove relazioni. Non c'è più spazio a disposizione per costruire ancora e di nuovo: ci è chiesto di "lavorare tra" gli spazi edificati, lungo le linee di bordo, nelle aree libere tra densità differenti, ai margini di spazi poco o per nulla riconoscibili.
La città stessa ci mostra le sue ferite e le sue porosità, "vuoti svuotati" dove i punti di riferimento sono assenti, le permanenze deboli, la vivibilità insostenibile.
Da qui è possibile ripartire per un'inversione di rotta in opposizione all'infinita crescita per accumulo che caratterizza i nostri territori peri-urbani.
Non è possibile riempire ossessivamente quanto ci si offre libero, urge recuperare e rigenerare3 quanto è rimasto: gli spazi interclusi degradati, le dismissioni post-industriali, i ritagli tra gli svincoli autostradali, le campagne incolte, tutti quei residui di margine, costituiti da spazi privi di relazioni e risonanze, ma ancora liberi e disponibili alla trasformazione.

Il vuoto diventa protagonista, non sfondo, non un'assenza, ma materiale della composizione, qualcosa in grado di dare nuova struttura a residuali frammenti della realtà degradata. (F. Spirito)

Se l'isolato è stato il luogo privilegiato della sperimentazione per la città ottocentesca, così il "vuoto" - che è sempre denso di segni e potenziali latenti, palinsesto di tracce e di usi -, può proporsi quale materiale inedito della contemporaneità. Esso porta con sé l'insostituibile valore della pausa e della sospensione, in grado di dare - grazie ai valori attribuiti dal progetto - tutti quei benefici ambientali e sociali carenti nei territori della dispersione, di costituire nuove centralità aperte al paesaggio.
I Residui si offrono concretamente alla città e al progettista - architetto, pianificatore, paesaggista - come intervalli preziosi4 nel continuum costruito, che riqualificati e innervati di relazioni beneficheassumono il ruolo duplice di luoghi dinamici per la rigenerazione della città e di cellule a partire dalle quali mettere a sistema spazi complessi e rifondare il prossimo futuro.

La tesi esposta si precisa e verifica attraverso vari esperimenti progettuali condotti sul campo, che alimentano il tema e chiariscono la definizione del vuoto quale Sedime Fertile5, base concettuale e concreta per questa rinnovata coltivazione degli spazi di scarto: tutelati e progettati, in assenza di interventi radicali irreversibili e di infrastrutture pesanti, gli spazi aperti e di risulta divengono i luoghi dai quali ricucire il territorio urbano, costringendo ad estendere lo sguardo alla scala del paesaggio che lo comprende e lo nutre.

Stand-by Landscapes: il paesaggio come spazio pubblico contemporaneo
Anziché limitarsi a passare in rassegna ciò che contribuisce alla crisi d'identità del paesaggio della dispersione (infrastrutturazione decadente, precarietà di interventi e riferimenti, situazioni di incontenibile sprawl e congestionamento, svuotamento di senso dello spazio pubblico), "occorre dedicare altrettanti sforzi a scoprire la nuova identità nascente. La futura megalopoli identica al territorio, conterrà una quantità di spazi non urbani, che verranno chiamati natura": spazi aperti progettati, scarti riqualificati e rifunzionalizzati, restituiti al territorio con una rinnovata vocazione, come scrive Corboz già nel 19906.
Quelli che definiamo "paesaggi in transizione" sono luoghi di passaggio tra un interno e un esterno, tra un possibile centro e le sue periferie; sono intervalli di rimedio e di apertura, non soltanto spaziale ma culturale e sociale, dove rifondare lo spazio pubblico urbano.
Sono luoghi in mutamento, spazi che raramente irrigidiscono le proprie forme, strutturalmente instabili e dunque disponibili alla trasformazione. Ancor più efficace è il termine inglese "in stand-by", a indicare

l'idea di interruzione, di sospensione del costruito e del normato, dove poter intervenire sperimentando nuove strategie e superando limiti disciplinari7.
È il paesaggio che entra nelle città contemporanee estese, frammentate, policentriche, diviene materiale principale del progetto e sapientemente le riqualifica, occupando i residui dispersi e conservati, intessendoli poco a poco e generando da qui nuovi rimandi ed energie, in un circolo virtuoso dal locale al globale, dal segni minimo al paesaggio esteso, dallo scarto al centro, e viceversa.
La scala dell'architettura e del paesaggio sono poste in continua relazione: i residui sono spazi di ibridazione tra città e campagna, naturale e artificiale, pieno e vuoto, tra la sensibilità dell'architetto e la capacità sintetica del pianificatore, mediazione ben incarnata dalla figura del paesaggista, che può attingere da entrambi i mondi di competenze, attenuando le divergenze. La ricerca valorizza questa dimensione osmotica, facendone il perno fondativo che apre a nuove scale di lavoro, utilizzando materiali e termini che appartengono all'una o all'altra disciplina, in uno scambio estremamente attuale.

Un rinnovato approccio progettuale
"Nel leggere questo rigoroso lavoro scientifico ci si rende subito conto della serietà della proposta: invertire la visione dal pieno al vuoto, dalla verticalità alla orizzontalità, ci costringe a ristabilire un rapporto più diretto e durevole (dunque più responsabile) con il suolo, spesso mineralizzato se non contaminato e quasi sempre in attesa di una reinterpretazione e di una rifunzionalizzazione sapiente, in relazione alla propria collocazione urbanistico territoriale"8.
Il parco e la piazza messi a sistema, in relazione reciproca e con il territorio, divengono il tessuto che forma la nuova "città arcipelago", fatta di luoghi ospitali e intenzionalmente liberi, un sistema sostenibile, riqualificato, leggero, che ribalta le questioni e fissa nuovi equilibri, non più reperimento casuale di interstizi, ma preziosissima rete strutturante il territorio, che da qui prende forma, carattere, respiro.
Individuato e compreso dove lo sguardo intende focalizzare l'attenzione9, risulta immediato domandarsi come il progettista possa operare dei miglioramenti e fino a che punto lo possa fare; in tale direzione si orienta l'approfondimento teorico e sperimentale.
All'interno di questo scenario complesso e multiverso, si vogliono mettere a fuoco gli strumenti strategici utili per la trasformazione di questi spazi, in linea con quanto assunto come principio cardine della ricerca, attraverso un lavoro diretto su casi specifici di luoghi interstiziali e residui, più o meno degradati, alle diverse scale operative.
Lo sguardo del progettista si deve dotare di una "lente" particolarmente sensibile, in grado di cogliere tutti i passaggi e gli elementi che in questi sedimi si stratificano e spesso si celano (precisione), di spaziare dall'una all'altra scala e di utilizzare strumenti diversi e complementari (flessibilità), osservando da vicino e da lontano insieme, in una messa a fuoco continua, mai definitiva ma dinamica e rivelatrice.
E' chiara l'urgenza di una rinnovata prassi progettuale, più calibrata e flessibile, che procede "per segni minimi", riuscendo a cogliere sfumature, tracce, potenzialità latenti dal luogo residuale su cui opera, per metterle in efficiente ma mirata relazione. E' un sistema dinamico quello proposto, flessibile, in grado da una parte di orientare la ricerca verso sempre più avanzati punti di approdo, mai posti a priori, dall'altra, di strutturare la sperimentazione progettuale, fornendo materiali concreti per saper leggere i frammenti del paesaggio contemporaneo e poterne ricomporre tracce e criticità in maniera realmente efficace.
Si propone dunque un modus operandi in piena sintonia con l'esigenza tangibile di una nuova politica per lo spazio pubblico, che deve essere aperto, riconoscibile, sostenibile (perchè naturale e di recupero), esteso alla scala territoriale: è questo il luogo di relazione oggi, il paesaggio che entra in città, il residuo rimesso a sistema e strenuamente conservato nel suo carattere di libertà, ma immerso in una rete flessibile e fruibile.

A sperimentazione e verifica della tesi abbracciata, si propone un caso studio significativo sulla città di Milano: si tratta di un lavoro progettuale specifico, Small Green Ring, che a partire dalla riqualificazione alla micro-scala di ambiti residuali, dismessi o sconosciuti, e dalla loro connessione lungo un percorso lineare, costituisce un sistema flessibile di luoghi d'eccellenza messi a sistema e comunicati all'esterno.
La proposta, che ben riassume alcune delle linee guida qui promosse, è quella di una Green Infrastructure alla scala urbana, termine strategico per lo sviluppo futuro delle città contemporanee e modello concreto per il progetto sulle aree considerate, ben delineato anche all'interno del Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione (2014-2020)10.

Small Green Ring: un circuito paesaggistico-culturale sulla Cerchia dei Navigli11
La strategia proposta, oggetto di un lavoro ancora in fieri che intende avere piena realizzazione nella primavera 2015 per proseguire il processo di rigenerazione nell'immediato futuro, è assumibile quale modello di fruizione sostenibile di luoghi strategici, per attivare un processo di valorizzazione culturale e paesaggistica incentrato sulla città storica e da qui proiettato verso l'esterno, lungo le radiali o Raggi Verdi12.
La promozione di uno stile di vita sostenibile e di tipo slow deve essere letto come condizione necessaria per affrontare un percorso di cultural planning di ampio orizzonte, sempre più attento a restituire spazi pubblici capaci di favorire l'incontro e l'integrazione su tutto il territorio urbano.
Per secoli i Navigli hanno rappresentato un vero e proprio land-mark di Milano: un patrimonio monumentale straordinario seppur scarsamente valorizzato, che ha contribuito a definire Milano Città d'Acqua.
Nonostante gli interventi drastici subiti, il paesaggio urbano che si affaccia sulla Cerchia dei Navigli è

ancora leggibile e costituisce uno dei pochi luoghi caratterizzanti la città in maniera diffusa, estremamente potenziale.
Small Green Ring è un progetto che, passando attraverso l'analisi delle potenzialità e delle criticità di questo sistema articolato, ripropone e recupera questo circuito di interesse, andando a selezionare e valorizzare i numerosi potenziali poli attrattori per generare un reticolo verde di rigenerazione alla scala urbana. Sono aree dismesse o luoghi di eccellenza a generare un reticolo "naturale", che già innerva l'intero centro milanese e che può essere potenziato, allo scopo di valorizzare una serie di spazi pubblici che compongono la cerchia e di garantire una maggiore permeabilità dei tessuti abitati.
Intorno al Ring degli spazi aperti, costituito da ambiti naturali e percorsi verdi o ciclo-pedonali, si rintracciano innumerevoli punti di interesse culturale e tracce della memoria storica, lavorando a un "doppio sistema" di riqualificazione: quello della Natura (spazi aperti e verdi, sistema idrico leonardesco e percorsi lenti, giardini e filari arborei) e quello della Cultura (poli di interesse culturale, manufatti di pregio storico artistico, etc.). Il circuito paesaggistico-culturale è in grado di esportare la 'Cultura' - propria del mondo urbano consolidato - dal centro verso l'esterno, importando 'Natura' dalla cintura periferica e dal territorio agricolo, creando nuovi luoghi di socialità e offrendo contesti di qualità diffusi, in un continuo scambio tra interno e esterno, tra scala locale e scala metropolitana.

Lo spazio pubblico come paesaggio percorribile, sostenibile e messo in rete
Sono rilevate attraverso un minuzioso lavoro di analisi e di ricerca sul campo, circa quarantacinque aree di interesse lungo la Cerchia interna del centro città, contraddistinte da caratteristiche specifiche - pubbliche e private, più o meno estese, immediatamente visibili o nascoste - e potenzialmente disponibili per la riqualificazione o l'integrazione all'interno del circuito. I viali alberati e quelli degradati, i giardini e le corti interne più o meno fruibili, anche privati, i parchi urbani di varia dimensione, i piccoli angoli verdi trascurati, gli spazi di scarto tra le vie infrastrutturali sono selezionati e integrati nel sistema progettuale, che ne rilegge criticità e potenzialità inespresse e li mette a sistema attraverso un filo verde di connessione, fisica e virtuale. Lo spazio pubblico si fa percorso continuo, infrastruttura leggera funzionale alla vita urbana e luogo del loisir esplorabile nel tempo lento dello svago e della cultura.
L'anello che prende forma si estende per una lunghezza totale di circa 5,5 km lineari continui e al contempo si dirama e si ancora all'interno di ciascuno spazio recuperato di varia tipologia, per aprirsi a contesti esterni che da qui possono essere valorizzati.

Un modello concreto di riqualificazione verde: strumenti e materiali
La strategia di riqualificazione adotta soluzioni modificabili nel tempo e adattabili alle specifiche condizioni del luogo e alle necessità esplicitate, con l'introduzione di attrezzature che compongono fisicamente nuove ambientazioni o di elementi anche minimi che arricchiscono gli ambiti già esistenti, e la fornitura di servizi e prestazioni relative sia alla cura e manutenzione dei luoghi, sia all'offerta di nuovi temi e attività. Sono tre le macro tematiche progettuali, sufficientemente flessibili, di cui il progetto si avvale:
- comunicazione: sviluppo di strumenti di divulgazione e marketing, del sito internet e di applicativi che rendano l'iniziativa interattiva; ricerca di sponsor e fondi integrati per la realizzazione e gestione; coinvolgimento dell'utenza, pubblica o privata, con la partecipazione dei soggetti ai vari livelli.
- attrezzature: elementi flessibili che compongono nuove ambientazioni o arricchiscono quelle esistenti (arredi e sedute, vegetazione e alberature, strutture di riparo, pavimentazione e segnaletica).
- servizi: prestazioni relative alla cura e manutenzione, offerta di nuove attività, eventi e percorsi guidati.
In risposta alla varietà delle tipologie di luoghi e delle richieste su ciascun ambito d'intervento, si suggeriscono in fase preliminare tre scenari possibili, cosiddetti "KIT progettuali", differenti combinazioni di intervento per estensione, target, strutture inserite, adattabili e ri-combinabili con la massima flessibilità. Si tratta di tre scenari potenziali composti da attrezzature e servizi via via più specifici e completi, ciascuno dotato di elementi riconoscibili e modulari, ma approfonditi ad hoc per il contesto specifico.

Un nuovo portale per il recupero dello spazio pubblico: percorribile, flessibile, verde
Le azioni specifiche proposte dal progetto sono volte a perseguire alcuni obiettivi condivisi: gestione sostenibile dal punto di vista ambientale e divulgazione di uno stile di vita slow; razionalizzazione del sistema mobilità e promozione di modelli alternativi; valorizzazione delle aree come spazio pubblico percorribile, rinnovato e diffuso; comunicazione ed educazione capillare, messa in rete dei contenuti; approfondimento e ricerca sui temi proposti (green e smart city, recupero e riuso urbano, città in rete, partecipazione, infrastruttura verde, etc).
All'interno di questa proposta sperimentale, tutta da verificare e misurare sul campo, assume particolare rilievo il lavoro di integrazione interdisciplinare e mediazione, da svilupparsi con l'attivazione di una solida rete di attori - amministrazione, proprietà, sponsor potenziali, associazioni, università ed enti di ricerca - per assicurare l'effettivo successo della proposta, anche sul lungo periodo.
La visione strategica così delineata conferma e potenzia quanto previsto dal Piano del Verde attuale e in linea con le prospettive europee[13]: essa si propone quale modello ampliabile o esportabile in altri contesti, anche più complessi o periferici, verso

alcuni obiettivi condivisi: la costruzione paziente di uno spazio pubblico capillare, aperto e percorribile, grazie al quale il patrimonio paesaggistico e culturale viene recuperato e messo in rete, la qualità della vita e l'attrattività urbana incrementano, l'ambiente aumenta in sostenibilità, la città nel suo intero diviene realmente riconoscibile, accessibile e vivibile, dunque "ospitale per l'abitare dell'uomo14".

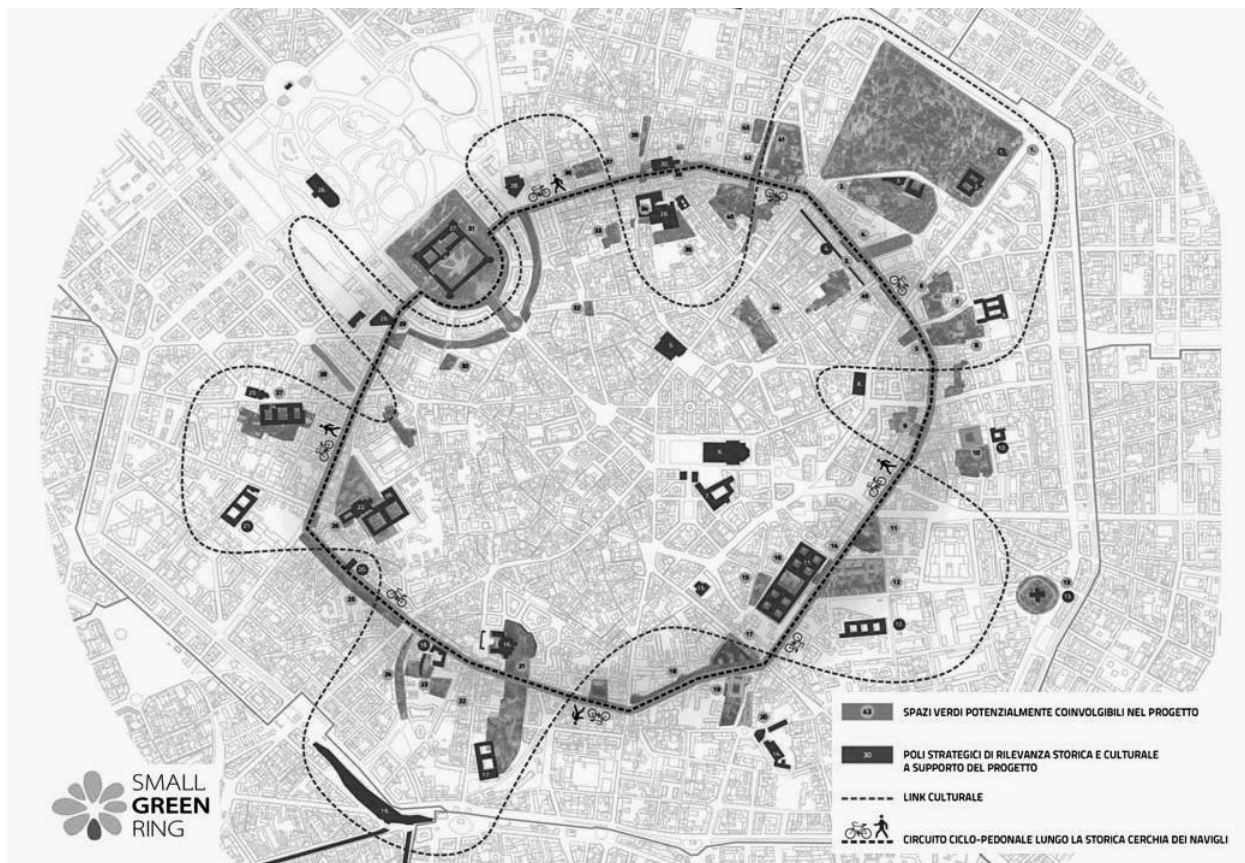
Note

1 Spagnolo R., Prefazione, in Arioli A., Paesaggi in Transizione / Stand-By Landscapes. Da vuoto informe a sedime fertile. Il progetto dello spazio residuale per la riqualificazione dei contesti di margine, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna 2013.
2 Gausa M., In Between, in The metapolis dictionary of advanced architecture. City, Technology and Society in the Information Age, Actar, Barcellona 2003
3 Latouche S., Breve trattato sulla decrescita serena, Bollati Boringhieri, Torino 2008
4 Dorfles G., L'intervallo perduto, Skira, Milano 2006
5 E' il binomio chiave nel testo dell'autrice Arioli A., Paesaggi in Transizione / Stand-By Landscapes, sopracitato.
6 Corboz A., Verso la città-territorio, in Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio, 1998.
7 In linea con quanto previsto dalla "Convenzione Europea del Paesaggio", che si prefissa di promuovere la protezione, la gestione e la pianificazione dei paesaggi europei e di favorire la cooperazione europea (Firenze 2000).
8 Kipar A., Una rinnovata coltivazione del paesaggio urbano in Arioli A., op.cit.
9 Con i termini marginale, residuale e periferico non ci si limita chiaramente ad esprimere soltanto una connotazione geografico-spaziale, di ciò che sta al bordo o verso l'esterno; esistono anche contesti di margine interno, interclusi, periferie quali situazioni di degrado e di emergenza, prive di servizi e di spazi collettivi di qualità.
10 Gli autori della Comunicazione della Commissione Europea sulla Green Infrastructure ricompongono i due fenomeni per dare un'unica risposta propositiva, dove il termine "green" si sostituisce a "natura" e il termine "infrastruttura" propone il tema della connessione, reale e virtuale, insieme alla valenza tecnologica e funzionale della rete. Green Infrastructure collega quello che pochi anni fa era impensabile: la tutela dell'elemento naturale, lo sviluppo economico, il miglioramento della qualità della vita, la prevenzione del rischio idrogeologico e l'aumento della biodiversità: "Le infrastrutture verdi si basano sul principio che l'esigenza di proteggere e migliorare i processi naturali, nonché i molteplici benefici che la società umana può trarvi, sia consapevolmente integrata nella pianificazione e nello sviluppo territoriale. Realizzare elementi di infrastrutture verdi nelle aree urbane rafforza il senso di comunità, consolida i legami con azioni su base volontaria promosse dalla società civile e contribuisce a contrastare l'esclusione e l'isolamento sociale. Questo approccio giova ai singoli cittadini e alla comunità sul piano fisico, psicologico, emotivo e socio-economico. Le infrastrutture verdi forniscono opportunità di collegamento tra le aree urbane e creano spazi di qualità".
11 Small Green Ring è uno studio di fattibilità per la riqualificazione di ambiti dismessi nel centro di Milano e la messa in rete attraverso l'integrazione di paesaggio naturale, nuovi usi e contenuti culturali, mobilità lenta, tecnologia e rete. Il progetto specifico, sviluppato dagli architetti Anna Arioli e Erika Cormio per la Società Orticola di Lombardia in collaborazione con LAND Milano srl, è ora oggetto di sviluppo preliminare per la realizzazione in vista di Expo 2015.
12 Raggi Verdi per il PGT del Comune di Milano è un progetto strategico di Andreas Kipar con il gruppo LAND Milano srl
13 L'Unione Europea ha avviato nel 2013 una nuova strategia a favore delle infrastrutture verdi (ec. europa.eu/environment/ nature/ecosystems) e anche il movimento delle Green City Europee ha di recente firmato una carta a favore del futuro delle città verdi (www.galabau.de/Charta Zukunft Stadt und Gruen. aspx). La "Città Verde" si pone sempre di più come un obbiettivo per una pianificazione urbana sostenibile: compatta, flessibile, strutturata dal paesaggio interno, naturale e tecnologica insieme, così ci immaginiamo la città del futuro e non soltanto quella europea. (Horizon 2020 U.E.):
14 Il termine è esteso all'esplicitazione heideggeriana di "Essere nel Mondo", abitare collettivo e relazionale, come esplicitato nel noto testo di Heidegger, Corpo e Spazio. I Greci considerano lo spazio a partire dal corpo: esso "prende forma in quanto contenitore di luoghi, non esiste in sè, ma è forma soggettiva" che si dà solo in relazione all'intuizione e all'esistenza umane. Costruire spazio è creare sedi per la vita dell'uomo, sue proprie estensioni che consentono la relazione. Fare spazio significa liberare, consentire un'apertura "che sola accorda la possibilità di contrade, di vicinanze e lontananze, direzioni e limiti, di distanze e grandezze".

Bibliografia

AA. VV. (2003), Dictionary of Advanced Architecture: City, Technology and Society in the Information Age, Actar, Barcellona
AA. VV. (2012), "Landscape Urbanism", in Lotus International, 150
Arioli, A. (2013), Paesaggi in Transizione / Stand-By Landscapes. Da vuoto informe a sedime fertile. Il progetto dello spazio residuale per la riqualificazione dei contesti di margine, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna
Clément, G. (2005), Manifesto del Terzo paesaggio, Quodlibet, Macerata
Corboz, A. (1998), Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio, Franco Angeli, Milano
Corboz, A. (1993), "Avete detto spazio?", ne Il disegno degli spazi aperti, Casabella, 597-598
De Solà-Morales, I. (2002), Terrain vague, in Quaderns d'arquitectura i urbanisme, 212

De Solà-Morales, M. (1999), "Progettare città", in Quaderni di Lotus, 105
Donadieu, P. (2006), Campagne Urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città, Donzelli, Roma
Dorfles, G. (2006), L'intervallo perduto, Skira, Milano.
Heidegger, M. (2000), Corpo e Spazio. Osservazioni su arte - scultura - spazio, il Melangolo, Genova
Kipar, A. (2003), Architetture del Paesaggio, Il Verde Editoriale, Milano
Latouche, S. (2008), Breve trattato sulla decrescita serena, Bollati Boringhieri, Torino
Marini, S. (2010), Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto, Quodlibet, Macerata
Mohsen, M., Gareth, D. (2010), Ecological Urbanism, Lars Müller Publishers, Boston
Secchi, B. (1984), "Un problema urbano: l'occasione dei vuoti", in Casabella, 503
Secchi, B. (2005), La città del XX secolo, Laterza, Bari
Pollack, L. (2006), "The Landscape for Urban Reclamation", in Lotus International, 128

Figura 1– Small Green Ring, un circuito paesaggistico culturale lungo la cerchia dei Navigli: planimetria strategica

"Giù le mani dal Porticciolo!": una resistenza locale a Salerno

DANIELE BAGNOLI

Il Porticciolo di Pastena: caratteri specifici di una mobilitazione "di campo"

Per molti anni, a Salerno, il dibattito pubblico sull'urbanistica è stato a lungo sopito, limitato a settori specifici o a brevi periodi di sommovimento organizzato più generale, ma non particolarmente focalizzati sull'aspetto, di stringente attualità e dalle ripercussioni collettive spesso imponenti, del cambiamento visibile della città. A partire dagli anni 2011-2012, complici alcuni casi di rilevanza eclatante come, ad esempio, la controversa realizzazione del Crescent1, il dibattito sull'opportunità di molte trasformazioni urbane programmate o in corso e su una critica della gestione della città si è intensificato, arrivando lentamente a coinvolgere associazioni "istituzionalizzate" e piccoli gruppi di potere locale. E' importante, comunque, segnalare che molti degli input tangibili a una mobilitazione crescente verso le tendenze e il modello di sviluppo perseguiti dall'amministrazione comunale negli ultimi anni2, hanno avuto origine dalle posizioni intransigenti e radicate di alcuni gruppi di cittadini, non legati a partiti o schieramenti politici e dunque portatori di un'opposizione sana, non strumentale ed esogena agli ambienti e alla dialettica del potere. E' il caso del movimento multidisciplinare che si è originato nel popoloso rione Pastena con l'obiettivo di salvaguardare, rinsaldando

fragili legami, bellezza, paesaggio e valori specifici del caratteristico Porticciolo.

L'inquadramento geografico: un'oasi inattesa, backstage del surplus edilizio

Al margine costiero di uno dei quartieri più densamente abitati di Salerno, simbolo della speculazione edilizia degli anni '60, esteso tra la ferrovia e il proseguimento del lungomare dal centro città verso oriente, la vista, ormai conformatasi ad un orizzonte marino pressoché sgombro da ostacoli fisici, si imbatte d'un tratto in una cortina di palazzi che si frappongono tra la strada ed il mare, troncando una pista ciclabile e pedonale, indicatore saliente di un ampio spettro di criticità latenti. Qui alcuni stretti passaggi, in larga parte di pertinenza privata, consentono l'accesso diretto alla spiaggia. E' proprio alle spalle di questi edifici, scenario di una frenetica vitalità commerciale diurna, che si incontra un caratteristico approdo di piccole barche da pesca, sottratto al traffico veicolare, possessore di un intimo legame tra il mare, le case ed i suoi frequentatori. Si tratta del Porticciolo di Pastena, un'area demaniale lunga circa 800 metri, corredata nel tratto centrale di un belvedere lastricato con sampietrini, protetto con una ringhiera e spalleggiato da muri di case private, arredato con panchine, aiuole di tamerici e una fontanella, che affaccia su uno specchio d'acqua racchiuso da un essenziale sistema bracciale di frangiflutti. La chiudono da entrambi i lati due scarni arenili, meta di una folta e diversificata balneazione autoctona, in quanto liberi da stabilimenti. Mentre i pescatori, che con le loro barche frequentano questo attracco, lamentano da anni la cattiva costruzione dell'imboccatura, realizzata in senso contrario alla direzione dei venti di maltempo e l'abbassamento progressivo delle barriere, per molti dei residenti e fruitori risulta oggetto di controversia l'impiego di un'ampia porzione di spiaggia per il rimessaggio di tutte le piccole imbarcazioni: quest'area è infatti concessa a una cooperativa che, oltre a regolamentare i posti barca, avrebbe l'onere di garantire la manutenzione del luogo, purtroppo di fatto carente. Alle due estremità del Porticciolo si palesa una realtà egemone per ciò che riguarda la fruibilità di gran parte del "fronte del mare" salernitano: strutture private e lidi, senza soluzione di continuità, usufruiscono di concessioni demaniali stipulate anche molti decenni fa, in un differente contesto storico, sociale e urbanistico, precludendo di fatto l'accesso alle spiagge se non previa stipula di un abbonamento stagionale. Nelle adiacenze del Porticciolo è presente la grande struttura del Polo Nautico, un fabbricato di mattoni ad arcate, sede di attività commerciali, alberghiere e di ristorazione, completamente affacciato sul mare. E' da questo luogo, di proprietà della società Fintur spa della famiglia Ilardi, che ne ha curato la progettazione e si occupa della gestione, che è stato promosso il progetto di ampliamento del cosiddetto "Porto di Pastena", una proposta imprenditoriale originariamente connessa al progetto iniziale del Polo Nautico, che si è fatta strada durante oltre un decennio di procedure amministrative, fino a essere definitivamente approvata con tutti i pareri favorevoli a settembre 2012.

Fruizione, comunità e appartenenza tra socialità e ipoteca del degrado pianificato

L'area del Porticciolo si è ritagliata col tempo l'inedita funzione urbana di valvola di sfogo dal caotico viavai circostante, offrendo a molti la possibilità di godere di un tranquillo e pittoresco scenario per un momento di pausa, siano essi famiglie, anziani, bambini, studenti medi in attesa dei bus di linea presso la sempre affollata adiacente fermata. Ritrovo immancabile per gli innamorati di tutte le età ma anche meta fugace di emarginati, se si aggiungono a queste specificità quelle di piccolo ma funzionale approdo e luogo di socializzazione, nonché di risorsa lavorativa e di fucina di tradizioni per un nutrito gruppo di pescatori che ancora vi pratica un mestiere in disuso, si può notare come un'ampia porzione dei destinatari di tale contesto sia costituita dalle cosiddette fasce più deboli della popolazione. Alcuni tra questi fruitori sono occasionali (basti pensare che è molto comune incontrare sul posto salernitani che vivono altrove, e che non mancano di fare visita al Porticciolo al proprio rientro, per concedersi lo spettacolo del sole al tramonto che scivola dietro le creste dei monti Lattari), mentre per altri (residenti e pescatori, ma anche affezionatissimi utenti provenienti da altri quartieri) si tratta di un'area eletta per l'esplicazione di pratiche quotidiane, di interazione, attività, svago e socialità diffusa.
Se da una parte possiamo descrivere il Porticciolo come scenario suggestivo, spazio vitale di funzioni "pregiate", o quanto meno atipiche in un contesto carente di luoghi di aggregazione, attrattività e svago, dall'altra non mancano alcuni fattori di criticità, che hanno portato molti tra gli osservatori e gli attori sociali a definire la zona come degradata ed abbandonata a se stessa. Fattori quasi tutti imputabili a una cattiva gestione dell'area da parte degli enti preposti ed alle pessime abitudini di alcuni cittadini. Nonostante un intervento di rifacimento, operato dall'amministrazione comunale nel 2009, questo non è servito a sciogliere i nodi in maniera soddisfacente. Delle attrezzature installate, infatti, non è mai stata curata la manutenzione, così che le panchine risultano scrostate o divelte, la ringhiera ricoperta di ruggine e danneggiata, gli alberi poco curati, i muretti fatiscenti, i contenitori per l'immondizia insufficienti. A questi elementi si deve aggiungere un'igiene non sempre all'altezza della bellezza intrinseca della cornice: infatti, al di sotto della piazzetta, corrispondente allo sbocco di una residuale asta torrentizia (Santa Margherita o Prato) vengono convogliate attualmente acque reflue. Ciò implica, oltre alla non balneabilità delle acque per parte dell'anno, anche un effluvio maleodorante e la presenza di ratti, che trovano condizioni favorevoli nelle barriere frangiflutti, dove si incagliano rifiuti plastici, scarti di reti e strumenti da pesca, e crescono senza controllo piante infestanti. Concludono la lista i problemi legati alla pubblica

incolumità, lamentati dai residenti, dovuti alla prossimità al mare di alcune abitazioni, specialmente in caso di forti mareggiate, piuttosto frequenti in quel tratto di costa, e alcune rimostranze sulla sicurezza e vivibilità del luogo, a detta di alcuni poco controllato, con una casistica forse trascurabile di un uso più o meno illecito di alcune zone franche, ma che pure affonda le proprie radici nella forte emarginazione sociale vissuta da tutta la zona in tempi non troppo lontani, e nella connotazione del Porticciolo come luogo di "rifugio".
Tutti i fenomeni sopra descritti, declinazioni di un certo degrado ambientale e sociale ma soprattutto di generali latenze istituzionali, hanno fatto da eco a quanti vedessero in un intervento di trasformazione del Porticciolo un valido strumento di "riqualificazione", per sanificare le problematiche che lo affliggono, anche se in modo radicale ed affatto mirato. Non si può recepire come casuale che molte delle più grandi e spesso controverse opere di rigenerazione urbana, hanno avuto come punto di partenza situazioni di degrado e abbandono, con la complicità delle istituzioni che dovrebbero essere preposte alla loro risoluzione.

Il progetto del nuovo "Porto di Pastena": le reazioni e gli inizi della mobilitazione
Dalle pagine degli allegati alla variante urbanistica del 2013 al PUC3, risulta programmato un intervento di project financing proprio nelle acque antistanti il Porticciolo di Pastena, prevedendo anche una serie di urbanizzazioni a terra, le cui caratteristiche vengono riportate sul sito della società Fintur srl4.
L'opera prevederebbe, sempre secondo il sito, un hotel con 48 stanze, 725 posti auto, 370 box, 42 negozi, 13 cottages, una torre di controllo, una superficie artigianale/commerciale adibita alla cantieristica, una "attività di media distribuzione", 33.451,04 sqm di aree attrezzate e giardini. Con l'inserimento nella variante al PUC, la chiusura della conferenza dei servizi e la definitiva conclusione dell'iter procedurale, l'ampliamento della struttura del Polo Nautico a distanza di quindici anni dalla sua esecuzione inizia a diventare realistico. Le prime reazioni al progetto, da parte dei residenti della zona, dei frequentatori e dei pescatori associati alla cooperativa sono state divise tra l'indifferenza, la perplessità e un generale favore, sull'onda di una diffusa fiducia in un possibile miglioramento dell'area, e soprattutto grazie all'azione di convincimento e di garanzia da parte della cooperativa e del Comune (partner dell'opera sin dagli albori, mediante la dichiarazione di pubblica utilità), riguardo la prospettiva, non ben definita, di opportunità di lavoro, sviluppo e rilancio per l'intero quartiere. Basate perlopiù su voci, indiscrezioni o convinzioni assodate, le ipotesi di un beneficio non mettono tutti d'accordo, ma si manifesta da subito un clima di impenetrabilità e di mancanza di volontà di "saltare oltre lo steccato" dei poteri forti: c'è un desiderio di approfondimento, discussione e confronto, ma l'iniziativa non può e non vuol essere presa dagli abitanti e dai pescatori, che sembrano chiudersi nella rassegnazione, non senza tracce di malinconia, chi per sfiducia, chi per interesse, chi per qualche promessa o altro vincolo reciprocamente accordato tra le parti in gioco.
L'urgenza e inderogabilità di una mobilitazione di carattere popolare si rendono manifeste all'indomani del completamento dell'iter procedurale che sancisce la realizzazione del progetto "Porto di Pastena-Marina Urbano" intorno al 16 settembre 2012. Un gruppo di giovani del quartiere e delle zone limitrofe, quasi tutti già attivi in pregresse esperienze di critica urbana e riappropriazione, insieme ad alcuni pescatori del borgo, affiggono uno striscione all'ingresso del caratteristico approdo che recita: "Giù le mani dal Porticciolo!". La foto dello striscione, insieme a quella del gruppo di pescatori, compare immediatamente sulle testate locali5 segnando così l'inizio di una fase di presidiamento del posto e l'apertura di una vertenza nel dibattito pubblico. La cantierizzazione imminente dell'area, prevista entro marzo 2013, appare da subito la minaccia da allontanare prioritariamente, ma ancora poco si sa del progetto, del suo percorso amministrativo, nonché delle sue esatte connotazioni esteriori. Questo, infatti, era stato presentato sotto forma di un plastico visibile pubblicamente presso la sede del Polo Nautico, ma solo per un breve periodo, dopodiché visionabile su appuntamento, fornendo generalità e motivazioni. Frattanto iniziavano le procedure di vendita e prenotazione dei box che sarebbero dovuti sorgere in superficie e al di sotto dell'area portuale, mediante l'affissione di un cartellone e attraverso il sito internet dedicato al progetto.

L'acquisizione e divulgazione delle informazioni per una critica contestuale e matura
Ben presto, dai primi incontri organizzativi, emerge la volontà di costituire un comitato informale, che prende il nome di "Giù le mani dal Porticciolo", ritenuto strumento indispensabile di identità e coesione, del quale viene realizzato un efficace logo. I promotori della lotta individuano in una corretta informazione sul progetto, in un ampio coinvolgimento e consapevolezza da parte dei residenti, alcuni tra i cardini dell'opposizione a quello che viene definito un mostro di cemento, abnorme per dimensioni e inopportunità6. Vengono così intraprese le procedure per visionare il plastico e per accedere agli atti, operazioni compiute con successo e con il supporto di alcuni legali, coinvolgendo anche un nutrito gruppo di residenti. Con rendering, foto ed incartamenti alla mano si decide dunque di iniziare a procedere con una serie di appuntamenti mattutini domenicali sul posto, a cadenza settimanale, in cui vengono illustrate ai cittadini le reali proporzioni e le contraddizioni del progetto, raccogliendo le firme per un ricorso e constatando una forte avversità ad un'operazione fino ad allora lasciata passare con troppa superficialità. In particolare, vengono messi in risalto i seguenti fattori di criticità:
- l'opera prevederebbe, oltre al porto, una serie di volumetrie sproporzionate sia a terra che nello spazio attualmente occupato dal mare, che andrebbero tutte

in gestione al privato, nuovo concessionario dell'area

- la consultazione con i cittadini interessati sarebbe avvenuta in modo sommario se non del tutto assente, o in maniera indiretta con i pescatori e i residenti, per mezzo della cooperativa

- la messa in opera di una banchina, di un molo e una piazza costruite sul mare, con l'avanzamento della linea di costa a scapito del bacino acquatico, costituirebbe un serio problema di stabilità ed un pericolo in caso di mareggiate, essendo la costa salernitana periodicamente aggredita dai marosi, specialmente nel tratto sud-orientale a danno delle opere umane

- la costruzione della banchina e dei fabbricati cancellerebbe ben cinque spiaggette libere, tra le ultime rimaste in città e densamente frequentate in estate, in particolare dai ceti meno abbienti della periferia orientale

- la realizzazione di un porto turistico, il quarto oltre a quello commerciale in soli 7 km di costa di pertinenza comunale, non troverebbe giustificazione, in quanto il settore nautico da diporto risulta da studi recenti in fortissima crisi7, ed il numero di posti barca sempre meno richiesto, anche a fronte della recente costruzione del porto Marina d'Arechi, tra l'altro non ultimato, e per il cui completamento l'imprenditore Gallozzi ha messo vendita il 20% delle quote azionarie8

- gli edifici progettati, tra cui una serie di box auto rialzati e la struttura turistica e commerciale sulla superficie marina, costituirebbero un forte ostacolo alla visione panoramica delle due costiere e dei rinomati tramonti, inficiando un vincolo paesaggistico in vigore dal 1957 già opportunamente scavalcato dal parere positivo della Soprintendenza preposta alla valutazione del progetto stesso9

- il progetto attuativo non terrebbe conto dell'inserimento urbanistico e strategico all'interno del quartiere: ciò comporterebbe notevoli conseguenze sul traffico veicolare, andando ad insistere su un tratto di lungomare tra i più congestionati in città e praticamente privo di vie di accesso e deflusso in caso di emergenze, perdipiù rendendo nuovamente carrabile un'area eccezionalmente pedonalizzata laddove la grave carenza degli standards costituisce da sempre la norma ed un forte limite alla vivibilità

- si tratterebbe di un investimento privato da 105 milioni di euro, assistito da un programma di ripascimento attuato con fondi europei, che potrebbero trovare la loro destinazione in opere più urgenti di riqualificazione reale e di messa in sicurezza della costa

- tra le incongruenze procedurali, oltre al mancato adempimento di indagini meteo marine, non risulterebbe assolta la V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica), di fatto indispensabile per l'inizio dei lavori

Appaiono dunque evidenti le grosse contraddizioni presenti nel progetto della Fintur srl: se questo, infatti, dovrebbe puntare a risolvere alcuni problemi dell'area, è innegabile che l'impatto ambientale, paesaggistico e affettivo sugli elementi della socialità e del mare rischiano invece di creare soltanto emergenze maggiori, e di ben più complessa gestione. Inoltre, la stessa intenzione di dotare la città di una quinta struttura portuale appare diametralmente opposta all'idea di "progetto locale"10 ed alle indicazioni contenute nella Convenzione Europea del Paesaggio11, andando a erodere e snaturare un importante quanto raro esempio di spazio pubblico per crearne una copia di altri già marcatamente presenti lungo tutta la costa.

L'attività del Comitato: strategie di inclusione e partecipazione per far vivere il Porticciolo

La strategia operativa del comitato si propone di mettere in piedi un dibattito radicale, esteso e partecipato, fondato sulla centralità degli abitanti come interlocutori di un'opera così impattante e di non comprovata utilità. Proseguono dunque i momenti di informazione e confronto con i residenti e l'intera cittadinanza, sempre in spazi pubblici (con preferenza del Porticciolo e di luoghi simbolici come la piazza del quartiere Pastena), incontri annunciati per mezzo di volantini e comunicati attraverso la stampa locale, che pure mantiene il suo sguardo puntato sulla questione. L'intenzione di portare avanti un ricorso, davanti al Presidente della Repubblica secondo una necessità dettata dalla scadenza di alcuni termini amministrativi, è vista come una speranza per provare ad arginare l'imminenza della cantierizzazione ormai prossima. Raccolte, infatti, oltre 1000 firme favorevoli all'abolizione del progetto nel giro di poche settimane, la petizione popolare, seppur validata con firma di un funzionario come richiesto dalla procedura, si arena davanti al Comune poiché lo statuto vigente non contempla in nessun punto la possibilità di rendere operative tali richieste.

La forma assembleare prescelta, aperta ed orizzontale, che si riunisce settimanalmente al Porticciolo nelle ore di massima frequentazione e dunque in presenza di cittadini, pescatori e residenti di tutte le età, comincia ad attirare intorno a sé la curiosità, il rispetto e la partecipazione di altre figure e gruppi di cittadinanza attiva (da Italia Nostra a Salviamo il Paesaggio), mentre risultano assenti le associazioni ambientaliste e i partiti. Partendo dal presupposto che, per allontanare il fantasma della cementificazione, bisogna innanzitutto far vivere il luogo, ricreando i legami spezzati tra i cittadini ed i luoghi, gran parte delle iniziative, completamente autofinanziate, non mancano di includere momenti di convivialità, con musica, cibo, colori e giochi per i più piccoli, così che il Porticciolo diventa in poco tempo un punto di riferimento per giovani e gruppi di lotta sul territorio cittadino e non solo, i quali collaborano fattivamente allo svolgimento di questo "rituale di liberazione". La serietà degli intenti resta comunque l'obiettivo principale ed infatti, raccolte le somme necessarie, il ricorso

viene ultimato e inoltrato, a firma di alcuni residenti, i quali decidono contemporaneamente di costituire un ulteriore comitato, con l'intenzione di rafforzare il fronte dell'opposizione fornendo il proprio contributo, molto diverso ma comunque essenziale[12].

La "terapia rigenerativa": il restyling dello spazio visibile e gli eventi culturali e informativi
Nonostante il progetto di riqualificare autonomamente ed in forma sostenibile lo spazio pubblico del Porticciolo comporti notevoli sforzi economici e di manodopera, si cerca di partire dalle evidenti criticità per migliorare la fruibilità, soprattutto estetica e visiva, dell'esistente. Dopo un concorso di idee, bandito su alcune testate locali, cui prendono parte giovani architetti ed artisti[13], ha inizio la fase della "contro-progettazione", momento essenziale per offrire un segnale di forza, dinamismo e reale partecipazione. A prendere vita sono innanzitutto momenti di pulizia e riassetto dell'area, che vedono la collaborazione di altre individualità e gruppi, uniti alla creazione di posacenere riciclati corredati da istruzioni per l'uso ed una cassetta dove riporli dopo l'utilizzo, oltre a messaggi di sensibilizzazione che invogliano a compiere buone pratiche. Lo spazio pubblico viene "adottato" ed accompagnato in un progressivo miglioramento da parte di un numero crescente di volontari. Dopo la valutazione di alcune proposte, viene anche effettuata una laboriosa operazione di recupero strutturale, con calce ed intonaco bianco, dei muri che cingono la piazzetta, ormai degradati da incuria e salsedine, ed eseguito un dipinto murale che raffigura una sirena, realizzato da Marco Picariello ed Elisa D'Arienzo.
Le manifestazioni, gli eventi e le rassegne organizzate con l'obiettivo di vitalizzare e rivalutare il Porticciolo agli occhi di tutti i salernitani sono molteplici[14]: decine di eventi culturali, politici e ricreativi in poco più di due anni, segnati generalmente da un ottimo riscontro, pensati e messi in pratica al servizio dei cittadini senza eccezioni di età, ma soprattutto di bambini e giovani, che hanno potuto così sperimentare forme di partecipazione attiva, nel silenzio assordante del Comune e dei promotori del progetto.

La proliferazione del dibattito sulla città: approfondimenti e reti di solidarietà
Naturalmente, non mancano momenti di confronto e diffusione anche all'esterno del microcosmo del Porticciolo, a partire dalla presenza marcata sulle cronache locali con interventi, opinioni e segnalazioni di appuntamenti e lavori realizzati. Il comitato si fa carico di intervenire all'interno del dibattito urbanistico e sociale nelle forme più proprie ed originali, attraverso banchetti informativi, incontri con i cittadini, interagendo con gli altri gruppi e comitati su questioni condivise[15], riuscendo ad imporre all'attenzione di un pubblico ampio la criticità della trasformazione avversata e dunque a raccogliere attestati di stima e credibilità da parte di molti interlocutori[16].
A partire dalle attività del Comitato "Giù le mani dal Porticciolo" con le sue forme complesse ed inedite di denuncia e contrasto alla speculazione, appare farsi strada a Salerno una ritrovata coscienza civica che contagia il dibattito sulla città, reso ormai inevitabile dalle troppe incongruenze progettuali e metodologiche e dallo smodato consumo di suolo. Sempre più spesso gli attivisti del Comitato vengono invitati a raccontare la propria esperienza all'interno di alcuni convegni ed incontri, ma anche laboratori scolastici, promossi da varie realtà, sul tema della sostenibilità, della partecipazione e della gestione condivisa nel campo delle iniziative di trasformazione urbana. L'esperienza del Porticciolo viene esportata anche a Firenze, Napoli e Fiumicino, mentre in città le reti nascenti che cercano di aggregare realtà vicine alla tutela dell'interesse pubblico, non prescindono dal collegarsi all'esperienza di Pastena come esempio di laboratorio concreto e affidabile. Lo stimolo alla conoscenza e all'indagine territoriale si ramifica anche in formazioni nuove e diverse, con l'intenzione di presidiare e ostacolare nuovi interventi sul territorio guidati dallo stesso connubio tra istituzioni e privati: è il caso del Comitato "NO Traforo" e di quello "In difesa dei Picarielli", che si innestano sul motivo inclusivo, orizzontale e creativo della critica urbana con le stesse finalità di salvaguardia dei beni comuni e del diritto alla città, legittimate dai nuovi fantasmi della speculazione. Nel caso dei Picarielli, ad esempio, un vasto terreno agricolo tra i quartieri di Torrione e Pastena dove è prevista la costruzione di 450 nuovi alloggi, viene promossa una passeggiata per riscoprire le bellezze del territorio e sensibilizzare la cittadinanza, e in linea con le scadenze di legge, presentata una serie dettagliata di osservazioni a carattere storico, demografico ed ecologico-paesaggistico, con riferimenti ai caratteri del Terzo Paesaggio come indicati da Gillés Clement (2004), rievocando spazi e memorie perdute, e prospettandone un uso diverso per la riprogettazione e la fruizione collettiva.

Conclusioni: gli aspetti vincenti della strategia trasversale e della partecipazione diretta
Per concludere, dal momento in cui la resistenza non tradizionale al progetto del Porto di Pastena si è imposta alle attenzioni della cittadinanza e degli amministratori, la realizzazione di questo sembra essere naufragata tra silenzi e rinunce[17], sprofondando nelle sue stesse contraddizioni, e dunque almeno temporaneamente accantonata. La strada del ricorso amministrativo, costata molto tempo, denaro e sacrifici ai promotori ed ai loro assistenti legali, è ancora in attesa di verdetto da parte del Consiglio di Stato, dopo il passaggio al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Questi due epiloghi, diversi e complementari, ci possono far riflettere su come la mobilitazione popolare abbia avuto, almeno in questo caso, un ruolo importante non solo per arginare una deriva privatistica, barcollante sia nelle prospettive di sviluppo e nei benefici economici, sia nella sua base finanziaria, ma anche per diffondere al meglio pratiche di conoscenza, tutela e riappropriazione di luoghi simbolici ancora in grado di assolvere la loro funzione a livello

materiale e sociale.
Non vi sono dubbi sul fatto che un'adeguata gestione delle risorse della città non possa prescindere dal coinvolgimento dei cittadini nelle scelte urbanistiche che li riguardano, anche seguendo le diverse inclinazioni della pluralità di anime che la compongono, ma appare evidente che questo coinvolgimento non riesce più ad essere promosso e strutturato all'interno delle forme tradizionali del confronto politico e della dialettica del paradigma sviluppista, se non con l'apporto di nuove e trasversali metodologie di azione. Tra queste la presa in carico diretta e propositiva dello spazio urbano, e l'individuazione delle fasce di destinatari maggiormente colpiti dagli effetti a lungo termine degli interventi speculativi, come ad esempio i bambini, categoria fondativa per il futuro della società eppure dagli attuali indirizzi colpevolmente esclusa: non è dunque, sull'incremento quantitativo e puramente esteriore delle forme urbane, ma sull'ampliamento delle relazioni e sul restyling delle coscienze, pensato a misura di infanzia con l'assunzione di luoghi-simbolo per la formazione, la crescita e il gioco, che si è cercato, e si continuerà a farlo, di progettare la città a misura dei cittadini del domani, ripartendo dagli spazi urbani per sostenerne il futuro, mediante un approccio senziente e conoscitivo ai luoghi della vita quotidiana.

Note
1 Per un'esauriente trattazione del caso, si veda Troisi G. (2013) La grande muraglia nel porto di Salerno. Come si sfregia una città, Napoli, Controcorrente.
2 Si vuole qui fare riferimento alla fase di governo della città da parte di Vincenzo De Luca, sindaco per tre legislature dal 1994 e tuttora in carica. Coincisa con un iniziale fermento sul piano della progettazione alla scala urbana, meriterebbe un'attenta e più ampia disamina, soprattutto per quanto concerne gli aspetti della partecipazione e delle politiche edilizie in rapporto ad un non corrisposto incremento di popolazione. Per un inquadramento del tema si vedano AA.VV. (2003), "Politiche e piani in medie città del sud" in Urbanistica, 122 ed in particolare i contibuti di Gerundo e Fasolino, oltre a Dal Piaz A. (2000), "Progetti urbani a Salerno. L'attività di programmazione delle trasformazioni urbane a Salerno", in Archivio di studi Urbani e Regionali, 69 e Musi A. (2009), "Salerno contemporanea" in Rassegna Storica Salernitana, 51. Tra gli altri lavori si può segnalare la tesi di laurea magistrale dell'autore "Trasformazioni urbane, società e resistenze: il caso di Salerno nel paradigma globale" discussa presso l'Università di Firenze, corso di laurea in Studi Geografici e Antropologici, a.a. 2013/2014.
3 Comune di Salerno, Variante parziale al PUC (delibera di Consiglio Comunale n. 2 del 21/02/2013, entrata in vigore il 05/02/2013 in seguito alla pubblicazione del relativo avviso sul BURC n. 7 del 04/02/2013).
4 Dal sito www.portodipastena.it: "La realizzazione del porto turistico di Pastena rappresenta il naturale completamento imprenditoriale dell'attività già intrapresa ed avviata dalla società promotrice Polo Nautico srl alla via Lungomare Colombo di Salerno. Tale attività si inserisce in un più generale programma di riqualificazione urbana tendente alla valorizzazione della risorsa mare e delle attività di sviluppo socio economico ad esso legate, che ha preso inizio con la redazione dell'attuale P.U.C. del comune di Salerno per proseguire e trovare conferma all'interno delle linee programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica redatte dalla Regione Campania. I posti barca complessivi saranno circa 450. La flotta ospitata sarà composta prevalentemente da imbarcazioni medie e piccole fino a 18 - 21 m se a motore, 12 - 18 m se a vela. I servizi alla barca previsti comprenderanno tutte le moderne attrezzature per assicurare la migliore fruizione ed utilizzazione economica delle attrattive del posto".
5 M. Parente, "«Giù le mani dal porto» Ora Pastena si mobilita", La Città di Salerno, 18 settembre 2012.
6 A. Schiavino, "«Non cementificate il Porticciolo»", Corriere del Mezzogiorno, 8 aprile 2013.
7 R. de Forcade, "Nautica in crisi, il Governo si scusa", Il Sole 24 Ore, 7 ottobre 2012.
8 G. Giannattasio, "Gallozzi cerca partner per il Marina d'Arechi", La Città di Salerno, 10 aprile 2013.
9 Parere favorevole espresso della Soprintendenza dei Beni Architettonici e Paesaggistici per le provincie di Salerno e Avellino sulla "Concessione di progettazione [....] del Porto di Pastena", MiBAC, prot. n. 8886 del 26/03/2012.
10 Il "progetto locale" nella definizione data da A. Magnaghi (2000, 2010) si fonda a partire da una "coscienza di luogo (di quartiere, di città, di valle, di bioregione) [...] che miri a tutelare i beni patrimoniali comuni, ossia le culture, i paesaggi urbani e rurali, le produzioni locali e i saperi" all'interno di un orizzonte sociale partecipativo "dove siano portatori di diritto coloro che si prendono cura dei luoghi".
11 L'enunciazione in tal senso, contenuta nella Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000) in cui si riconosce "che il paesaggio è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni, nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati, come in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali, come in quelle della vita quotidiana" sintetizza e generalizza ai massimi livelli l'interdipendenza e l'onnipresenza dei rapporti tra il paesaggio e i suoi abitanti, anteponendo la tutela di questo, nel suo valore sociale, ad ogni canone prestabilito di bellezza e originalità.
12 C. Incisivo, "«Giù le mani da spiaggia e panorama»", La Città di Salerno, 26 giugno 2013.
13 F. Cavaliere, "Pastena, «ecco il Porticciolo che vorrei», Roma Cronaca, 24 aprile 2013.
14 Tra gli eventi più significativi, il Carnevale, con una caccia al tesoro per i più piccoli basata su una trama piratesca e marinara; la "Vampa di Sant'Antuono", tradizionale falò dedicato alla fine del periodo invernale; i concerti del Gruppo ZED, de Il pozzo di San Patrizio e di Baba Sissoko, in ricordo di Giusy Meale; le due edizioni dell'evento musicale denominato "Uniti per il Porticciolo", rispettivamente dedicati alla musi-

ca rap e al reggae, con una consistente partecipazione di giovani e di artisti, realizzato mediante l'installazione del potente Giant Killa sound system con il favore dei residenti; la mostra in ricordo di Aniello Torretta, pittore vagabondo e ribelle, che aveva con il Porticciolo un legame speciale; gli aperitivi ed i brindisi augurali con musica e dolci a Capodanno e a Natale; il concorso fotografico dedicato agli scatti più belli del Porticciolo, che si sviluppa attraverso una lunga selezione realizzata via internet e si conclude con una mostra ed una premiazione sul posto; "la Madonna che viene dal Mare", dove per la prima volta anche gli attivisti del Comitato partecipano al tradizionale passaggio della statua della Madonna di Costantinopoli che ha luogo da sempre con una suggestiva processione di piccole imbarcazioni lungo tutto il litorale di Salerno, effettuando specifiche soste per il saluto dei devoti tra fuochi pirotecnici e momenti di grande emozione; la festa della Ceramica Mediterranea; il torneo estivo di calcetto, beach volley e rugby, per grandi e piccini "Porticciolo senza frontiere" giunto alla seconda edizione, che coinvolge scuole calcio, genitori e bambini all'insegna dell'amore per lo sport, contro razzismo e speculazione, e coincide con la realizzazione di apposite medaglie, magliette, striscioni e trofei, e con la pulizia della spiaggia e la costruzione dei campetti senza nessun tipo di sostegno da parte della pubblica amministrazione; le numerose assemblee e incontri pubblici con altre realtà accomunate dalla resistenza a processi di finanziarizzazione ed esproprio dei beni comuni: NO MUOS da Niscemi, il Bilancione da Fiumicino, e le presentazioni, con i rispettivi autori, dei libri "Dove sono i nostri?" (Clash City Workers, Napoli) e "A sarà dura" (NO TAV, Torino). Per aggiornamenti, gallerie fotografiche e approfondimenti è possibile consultare il blog del comitato www.giulemanidalporticciolo.wordpress.it e la pagina Facebook "Giù le mani dal Porticciolo".

15 L'attività di divulgazione e denuncia da parte del comitato si è svolta anche, ad esempio, consegnando lettere ai giornalisti RAI presenti in città per un incontro sindacale. Quando a Salerno viene convocato il convegno nazionale del prestigioso Istituto Nazionale di Urbanistica, l'occasione è d'oro per intervenire davanti a figure professionali sensibili e coinvolte, spiegando le ragioni di un luogo che sta per essere espropriato alla cittadinanza e frammentato in un mosaico di elementi destinati al consumo e al profitto. Durante un altro incontro, presso l'Ordine degli Architetti di Salerno, sul tema delle smart cities, il soprintendente Miccio viene "insidiato" con alcune domande sulla omissione del vincolo paesaggistico. E ancora, durante il "Sea Sun", un incontro sulla portualità e sul rilancio delle infrastrutture marittime salernitane, a cui interviene anche il sindaco De Luca, è proprio questi ad essere oggetto di alcune richieste di chiarimento: con questi strumenti, ed uno striscione eloquente ("Non tutti hanno una barca ma tutti hanno un costume"), vengono conquistate le prime pagine delle edizioni regionali di alcuni giornali, dichiarando al pubblico che la battaglia dei cittadini contro la privatizzazione del Porticciolo ha il volto di tante persone e una determinazione e coesione che non intende abbandonare. Ciò anche attraverso la composizione di una canzone, "La pizzica del Porticciolo" che viene eseguita nel corso di un programma radiofonico, e con la presenza in un lungometraggio sul tema dell'emigrazione e dei conflitti urbani ("Maletiempo" di Irene Ammaturo), dopo aver prodotto comunicati, manifesti, volantini e brochure e realizzato un'inchiesta ("Indagine sulla risposta del territorio al progetto del Porto di Pastena") che viene condotta mediante interviste ai cittadini a partire da un questionario realizzato da Marta Guadagno.

16 F. D'Elia, "L'INU applaude i ragazzi del Porticciolo", Cronache del Salernitano, 27 ottobre 2013.

17 M. Naddei, "Ilardi vuol cedere il porto di Pastena", Cronache del Salernitano, 19 ottobre 2013.

Bibliografia

Amato, F. (2007), "Dall'area metropolitana di Napoli alla Campania plurale" in Viganoni, L. (a cura di), Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo, Milano, FrancoAngeli
Calvino, I. (1963), La speculazione edilizia, Torino, Einaudi
Cartei, G. (a cura di) (2007), Convenzione europea del paesaggio e governo del territorio, Bologna, Il Mulino
Castagnaro, A. (2007), "Trasformazioni urbane in Campania. I casi di Napoli e Salerno" in AA.VV., Periferie? Paesaggi urbani in trasformazione, Milano, Di Baio Editore
Cellamare, C. (2008), Fare città. Pratiche urbane e storie di luoghi, Milano, Elèuthera
Clément, G. (2004), Manifeste du Tiers paysage, Parigi, Editions Sujet/Objet
Comune di Salerno (1994), Piano Regolatore Generale (PRG) / Documento Programmatico
Comune di Salerno (2002), Piano Regolatore Generale (PRG) / Bozza 2002
Comune di Salerno (2005), Piano Urbanistico Comunale (PUC)
Comune di Salerno (2008), Piano di Utilizzo degli Arenili (PUA)
Dal Piaz, A. (2000), "Progetti urbani a Salerno. L'attività di programmazione delle trasformazioni urbane a Salerno", in Archivio di studi Urbani e Regionali, 69
Della Porta, D., Piazza G. (2008), Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto, Milano, Feltrinelli
Doglio, C. (1968), Dal paesaggio al territorio, Bologna, Il Mulino
Fasolino, I. (2003), "Opere pubbliche a Salerno", in Urbanistica, 122
Gambardella, R. (1997), La città nuovissima. Un piano per Salerno, Salerno, Edizioni 10/17
Gerundo, R. (2003), "Salerno: un'urbanistica spericolata", in Urbanistica, 122
Giovinazzi, O. (2008), "Citta' portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto", in Méditerranée, 111
Governa, F. (1997), Il milieu urbano. L'identità territo-

riale nei processi di sviluppo, Milano, Franco Angeli
Harvey, D. (2008) "The right to the city", in New Left Review, 35
Loda, M. (2013), "Espacios publicos. Una aproximacion desde la geografia urbana: i mercati storici", in Abaco 75, (pag. 33-40)
Magnaghi, A. (2010), Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo, Torino, Bollati Boringhieri, versione accresciuta (I ed. 2000)
Moriani, G. (2001), Manuale di ecocompatibilità, Venezia, Marsilio
Musi A. (2009), "Salerno contemporanea", in Rassegna Storica Salernitana, 51
Napoli, A. (2007), "Trasformazioni urbane a Salerno" in AA.VV., Periferie? Paesaggi urbani in trasformazione, Milano, Di Baio Editore
Troisi, G. (2013), La grande muraglia nel porto di Salerno. Come si sfregia una città, Napoli, Controcorrente
Provincia di Salerno (2012), Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia (PTCP)
Salzano, E. (1992), La città sostenibile, Venezia, Edizioni delle Autonomie
Sassen, S. (1997), Le città nell'economia globale, Bologna, il Mulino

Processo, supporto, luogo comune. Tre accezioni per un nuovo progetto dello spazio pubblico

SARA BASSO

1. Contesto locale, problemi 'globali'

Abito in un comune di medie dimensioni nella provincia di Venezia. Circa 42.000 abitanti, una posizione geografica strategica che garantisce prossimità ai più importanti centri regionali, la mia città vive oggi le conseguenze dei più noti e indagati fenomeni di urbanizzazione del Veneto. La mia è una terra che, come molte altre, "ha smesso di mantenersi a mani nude, non è più una terra, e infatti è divenuta territorio" (Maino, 2014, p. 4).

Processi di urbanizzazione legati a diffusione e dispersione, opere pubbliche realizzate con rilevanti investimenti e ora dal futuro incerto (emblematico il caso della sede locale del Tribunale1), crisi economica, ecc. hanno inciso, anche qui, sulla capacità attrattiva del centro urbano. I fenomeni conseguenti sono comuni a molte altre città italiane e non: luoghi centrali poco frequentati, con chiusura di un numero crescente di esercizi commerciali, spazi pubblici (parchi, piazze, ecc.) vissuti in molti casi in prevalenza da immigrati, a fronte di una polarizzazione di persone e traffici in corrispondenza dei centri commerciali localizzati in zone periferiche (tra cui un outlet in continua espansione), e capaci di richiamare un'utenza anche oltre confine. Anche qui, lo spazio pubblico e del pubblico è vittima di una crisi conclamata, confermando le ormai note e diffuse analisi sul tema (ad es. Desideri, Ilardi 1997, Innerarity, 2008, Bianchetti, 2011).

L'espressione comune e ampiamente usata 'svuotamento del centro' allude non solo ad un allontanamento fisico delle persone, ma diventa metafora di una progressiva disaffezione nei confronti di spazi nei quali gli abitanti, come cittadini, non ritrovano più valori di condivisione o identitari.

Il 'centro' di questa città2 è divenuto, negli ultimi mesi, oggetto di un dibattito vivace, che pare aver risvegliato l'attenzione degli abitanti nei confronti degli spazi pubblici, sollecitandoli a rivendicare il loro diritto di esprimere, attraverso essi, l'appartenenza ad una comunità identitaria. Un dibattito ricollegato al progetto di pedonalizzazione della strada statale che attraversa la città, e su cui si affaccia il nucleo storico. Le vicende legate al tortuoso processo di chiusura al traffico del centro rappresentano l'occasione per avviare una riflessione su significato e ruolo dello spazio pubblico nei centri di medie-piccole dimensioni del Veneto orientale, aprendo ad interrogativi su quali siano i soggetti, le politiche e i progetti che possono aiutare a ricostruirne senso e valori.

2. Riqualificazione vs rigenerazione: verso la riconquista degli spazi urbani

Di fronte alle condizioni di crisi brevemente delineate, l'amministrazione (di centro-destra) che ha governato fino al giugno 2013, propone una politica di riqualificazione degli spazi pubblici e (ambiziosi) progetti per la localizzazione di funzioni centrali e di rango metropolitano in città (tra cui il citato Tribunale). Oltre alla realizzazione di alcuni nuovi e importanti parchi urbani (tra i quali il raffinatissimo 'parco bianco' di Cino Zucchi), il rifacimento della piazza di fronte al palazzo comunale, esito di un progetto che porta la firma di Aurelio Galfetti, ha ridato alla città uno spazio importante, prima utilizzato come parcheggio e luogo di transito. Le linee essenziali del progetto disegnano un potenziale luogo collettivo: uno spazio pubblico, come nella migliore delle tradizioni architettoniche, forse però non ancora adeguatamente valorizzato. La piazza rimane 'vuota', o almeno così continua ad essere percepita dalla cittadinanza.

Quella stessa amministrazione dà inoltre attuazione ad un ampio e radicale progetto di modificazione della viabilità. Delineato nel Piano urbano del Traffico (approvato, dopo una lunga gestazione e numerosi studi, nel 2010), prevede la pedonalizzazione di tre strategiche zone centrali, compreso un tratto della statale 14 Triestina che divide la città, causando non pochi problemi di traffico. In linea con le politiche urbane attuate già da tempo altrove (in Italia e in Europa), con queste strategie l'amministrazione si pone l'obiettivo di rilanciare il centro e la sua economia. Ma un progetto di rigenerazione richiede ben altro, e i fatti seguenti lo dimostreranno.

Con il cambio di amministrazione (nel giugno 2013 si

insedia una giunta di centro-sinistra), prosegue il progetto di pedonalizzazione in linea con il piano di riorganizzazione della viabilità, ma anche "con l'obiettivo di ridare identità alla città". Un obiettivo al quale concorrono altre politiche, orientate al recupero e riutilizzo del patrimonio esistente e dismesso, alla valorizzazione delle risorse ambientali, al contenimento del consumo di suolo. Nella visione complessiva che ne deriva si intravede la volontà di ridare vivibilità allo spazio urbano e, al tempo stesso, di potenziare il ruolo territoriale della città.
La pedonalizzazione del primo tratto del corso Trentin (è il nome della strada) era stata realizzata dalla precedente amministrazione nel più "convenzionale" dei modi: rifacimento della pavimentazione, eleganti e costosi elementi di arredo urbano (illuminazione, panchine, cestini per rifiuti, ecc.). Con la chiusura del secondo tratto, adiacente alla nuova piazza, le condizioni sono radicalmente cambiate. Le prove di pedonalizzazione, attuate dalla primavera del 2014, avvengono all'insegna del low profile, senza alcun intervento di "abbellimento", e non senza polemiche. Alcuni negozianti affiggono alle vetrine dei loro negozi, prospicienti al tratto in chiusura, fogli di protesta che associano l'acuirsi della crisi della loro attività all'isola pedonale, protesta a cui viene data enfasi attraverso la stampa locale. Altri, invece, appoggiano l'iniziativa, intravedendo nella pedonalizzazione l'opportunità di un effettivo progetto di rilancio degli spazi centrali, e di rigenerazione della città.
Si apre così, su iniziativa di alcuni cittadini e professionisti interessati al futuro della città, una riflessione sulla chiusura di questo tratto stradale. In alcuni incontri, prima ristretti e poi aperti al pubblico, si discute della pedonalizzazione, e dal confronto emerge progressivamente l'ipotesi di un progetto alternativo, capace di intercettare il desiderio dei cittadini di riappropriarsi degli spazi della città. A seguito di ulteriori confronti con l'amministrazione, si fa strada l'ipotesi di un maggiore coinvolgimento degli abitanti, con la costituzione di un "gruppo partecipato".
Ad oggi, la vicenda è ancora in corso, il gruppo non è ancora costituito, si lavora su ipotesi diverse di laboratori partecipati. Tuttavia, anche da una vicenda locale e apparentemente minore emergono gli elementi per articolare l'ipotesi di una interpretazione dello spazio pubblico come "costruzione sociale complessa".

Questa, e analoghe esperienze legate a processi di pedonalizzazione già compiute in altre città italiane, suggeriscono l'idea che un nuovo progetto per lo spazio pubblico possa essere riformulato attraverso piani di riflessione e di azione distinti, ma fortemente interrelati e interagenti. Questi piani rimandano ai diversi significati oggi attribuiti, nel dibattito come nella pratica urbanistica, allo spazio pubblico: ritengo plausibile che questi significati possano riassumersi nelle accezioni di processo, supporto e luogo comune. Oggi, infatti, lo spazio pubblico può essere visto come processo, un processo orientato alla ridefinizione della sfera di interazione tra pubblico e privato nella produzione di beni comuni o collettivi. Ma lo spazio pubblico è anche uno spazio fisico e questo impone di ripensarne il progetto, sempre più nei termini di supporto per movimenti estemporanei o duraturi di individui, o gruppi, che ne fanno uso o pratica. Infine, lo spazio pubblico può assumere il ruolo di luogo comune, quando trova riconoscimento attraverso l'evento, se per evento ci riferiamo alla manifestazione di forme diverse di condivisione (Bianchetti, 2014). Nei paragrafi seguenti cercherò di evidenziare alcuni temi relativi a ciascuna delle accezioni, tentando di chiarirne il senso.

3. Spazio pubblico come processo
Una prima opportunità per ripensare lo spazio pubblico è data dall'intenderlo come processo: un processo il cui fine sia quello di ridefinire i ruoli di pubblico e privato nella trasformazione della città. Più nello specifico, nella trasformazione degli spazi sino ad ora appannaggio di un'azione esclusivamente pubblica come strade, piazze, ecc. Riformulare il senso dello spazio pubblico come spazio del dialogo, significa rivedere norme e regole, diritti e doveri dei diversi soggetti posti a confronto. Solo in questo modo si può definire con precisione lo spazio dell'azione, che è anche progettuale.
La questione non è di poco conto. Richiama all'opportunità di riconoscere al cittadino il diritto non solo di gestire, ma anche di produrre beni comuni3. Allo stesso tempo, in questo processo si può intravedere la strada per la costruzione di quella che Amin e Thrift definiscono "città democratica" (Amin, Thrift, 2005, p. 183). Una città dove una nuova "politica dei beni comuni" si lega alla possibilità di esercitare uno specifico diritto alla città: il diritto ad una cittadinanza attiva "come accesso, reciprocità, compimento di potenziale" (Amin, Thrift, 2005, p. 198). Un diritto fondamentale, garantito da condizioni di comunicazione informata, sociabilità e pratica, che lega indissolubilmente il compimento di sé allo spazio della città e alle relazioni che in essa hanno luogo.
Tuttavia, quello a cui Amin e Thrift non fanno riferimento è che l'esercizio di questa cittadinanza richiede nuove regole e norme, e una riflessione sul loro reciproco rapporto.
In Italia, come ormai noto, la figura del "cittadino attivo" è frutto del principio di sussidiarietà, stabilito dall'articolo 118 della Costituzione. Tale principio ha favorito il radicarsi, anche nel nostro paese, di forme organizzative di diverso tipo, con gradi differenti di riconoscimento istituzionale e normativo. Affidare a "gruppi partecipati" la trasformazione di spazi pubblici significa lavorare su un terreno ancora poco esplorato. Un terreno posto tra gli estremi delle "comunità contrattuali" (Brunetta, Moroni, 2011), fondate sulla proprietà privata, e quello dei movimenti "insurgent" (Paba, 2003, p. 53) basati su creatività e spontaneità, in cui alcuni autori colgono la tensione verso una trasformazione positiva della città4.
Ci si riferisce all'"amministrazione condivisa", già in fase di sperimentazione in città come Bologna, Siena,

Ivrea, ecc. La formalizzazione del processo di dialogo e di reciprocità è stata in questi casi sancita con l'adozione, da parte degli organi amministrativi, di un Regolamento5, teso a disciplinare le "forme di collaborazione dei cittadini per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani", e a favorire "formazioni sociali in cui [i cittadini] esplicano la propria personalità". I principi enunciati sono dunque in linea con l'idea di una città democratica, anche se il processo di regolamentazione di questa sussidiarietà pone alcuni dubbi e interrogativi. Tre mi sembrano i nodi da affrontare.
Il primo fa riferimento al modo attraverso cui queste regole si possono accordare ad un quadro normativo in mutamento, un quadro che, tra l'altro, mira a favorire microprogetti promossi da "gruppi di cittadini organizzati"6, ma non senza ambiguità in merito alla natura dei soggetti proponenti, da un lato, e a quella delle azioni previste, dall'altro.
Un secondo aspetto su cui può essere importante soffermarsi è capire a quali esiti queste forme di "amministrazione condivisa" – applicate per lo più alla rigenerazione di spazi pubblici in ambiti residenziali – possono portare in contesti spaziali di mixité urbana. Contesti la cui complessità richiede pur sempre competenze capaci di coordinare anche le azioni più minute al più ampio quadro delle politiche urbane (ad esempio, intrecciando la trasformazione dello spazio pubblico con le politiche residenziali, ambientali, o per la salute pubblica, ecc.) e di traguardare i progetti ad una visione più ampia e condivisa. Ci si chiede, dunque, se davvero sia utile e possibile una regolamentazione univoca laddove, forse, le forme di amministrazione partecipata andrebbero contestualmente declinate, anche in relazione allo specifico milieu (Tagliagambe, 2008) dove si interviene.
Infine, rimane da vedere fino a che punto la regola lascerà spazio alla creatività, già riconosciuta come uno dei tratti distintivi e più innovativi delle molte forme di gestione nate 'dal basso'.
Rimane comunque l'importanza del riconoscimento alla partecipazione dei singoli privati nella gestione della cosa pubblica, e alla possibilità di intervenire (sarà da capire in che misura) alla sua trasformazione.

4. Spazio pubblico come supporto
La seconda accezione a cui si fa riferimento è quella che allude alla natura fisica dello spazio pubblico, una natura per la quale il progetto, come composizione di materiali, dimostra di avere ancora un ruolo rilevante. L'esito infatti, diventa determinante nel suo predisporre, o meno, lo spazio alla pratica, ovvero all'uso da parte degli individui nell'esercizio del loro diritto di cittadinanza, ampiamente inteso (Gabellini, 2002, p. 128).
Si tratta di immaginare lo spazio pubblico come supporto per azioni, pratiche ed usi (Pasqui, 2008, p. 84). Ed è alla costruzione del supporto che il progetto deve tendere: qualcosa la cui stabilità materiale si dispone ad accogliere movimenti urbani (Paba, 2003), attività poco robuste (Bianchetti, 2011, p. 85), azioni impreviste o appropriazioni (Borasi, Zardini, 2008). Il supporto si presta quindi a diventare scena e sfondo per forme d'uso prevalentemente connotate da temporaneità (Haydn, Temel, 2003), ma capaci di avvicinare gli abitanti allo spazio e alimentare nei suoi confronti un senso di identificazione e affezione. Pensare al supporto come "suolo costruito" (Pollak, 2006) significa lavorare su un livello zero, una sorta di "palinsesto" architettonico-urbano.
Ma come può il progetto rispondere e soddisfare questi requisiti? Un rapido sguardo alle più recenti esperienze mette in luce caratteri (che lo spazio pubblico deve avere) e tendenze (nell'approccio al suo progetto).
Economicità/flessibilità/reversibilità. I nuovi spazi pubblici si fanno con materiali economici, sostenibili, spesso di riciclo. Atelier Le Balto, nel Jardin d'en haut und Spree Terrasse (2011), usa un semplice tavolato per costruire una base d'appoggio per gli elementi d'arredo; il gruppo di Collectif etc., nel progetto partecipato per il Café sur place, a Bordeaux (2012), arreda la piazza con sedute e panche mobili realizzate con pallets e legno di recupero. Sono esempi in cui la temporaneità degli usi viene assecondata dalla modificabilità dello spazio. Nel Café sur place gli architetti di Collectif etc. dimostrano come l'uso di elementi mobili renda possibili soluzioni spaziali che di volta in volta ridisegnano la piazza, a seconda delle specifiche esigenze. Uno spazio di questo tipo è inoltre reversibile, può cioè tornare alla condizione iniziale senza dover sostenere costi troppo elevati per lo smantellamento e la demolizione dei materiali.
Accoglienza/accessibilità. Per disporsi all'uso uno spazio deve essere accogliente, accessibile e sicuro. Un altro atteggiamento progettuale riconosciuto, porta ad immaginare lo spazio pubblico come una superficie liscia, priva di dislivelli rispetto a ciò che lo circonda (sia questo parcheggio, strade, pertinenze di negozi..): quasi una tabula rasa su cui scrivere e riscrivere nuove storie di cittadinanza, come nelle Place de la Paix a Mulhouse e in altri progetti dell'atelier di Mutabilis paysage et urbanisme (2013), o nella piazza a Frýdlant, nella repubblica Ceca, di Vladimír Balda e Jiří Jand'Ourek (2011).
Ludico/ecologico. Ludico è lo spazio che facilita il coinvolgimento dei bambini, predispone all'interazione imprevista. L'uso del colore, i cambiamenti delle superfici tattili, pochi e semplici elementi d'arredo: sono alcune delle strategie che rendono i progetti del gruppo Topotek1 leggeri, giocosi, flessibili.
Allo stesso tempo, gli spazi pubblici possono diventare manifesto di una nuova sensibilità ecologica. Wagon landscaping, nel Parcheggio Boerenhol, a Coutrai, in Belgio (2009), rompono la dura crosta dell'asfalto per lasciare spazio a piante e vegetazione, dimostrando come la natura possa ridisegnare e risignificare l'urbano attraverso "paesaggi minimi".
Questi sono solo alcuni esempi. Rafforzano, però, la convinzione che nella predisposizione del supporto, una responsabilità professionale (o l'affiancamento di una professionalità ai cittadini) sia ancora necessaria nel comprendere forma e natura del suolo destinato

ad accogliere la futura trasformazione dello spazio in luogo.

5. Spazio pubblico come luogo comune

La terza accezione dello spazio pubblico fa riferimento alla sua capacità di accogliere e sostenere differenti eventi che in esso possono aver luogo, e nei quali si può leggere la manifestazione spaziale del diritto di cittadinanza, come esito del processo per la sua affermazione e per il suo esercizio.
Ipotizzare che lo spazio pubblico possa farsi luogo comune spinge a ragionare sulla "tenuta" del supporto ai diversi movimenti e attraversamenti che ne segnano usi e appropriazione.
Una questione, quella della tenuta, che può essere affrontata esplorando un'ulteriore dimensione fisico-relazionale dello spazio pubblico, quella di infrastruttura. In questa sede, appare pertinente la definizione che ne dà Stan Allen, ripensando l'infrastruttura come qualcosa che consente la partecipazione di un numero elevato di autori alla costruzione della città, offrendo punti di servizio, nodi, accessi per la creazione di reti dal basso (Allen, s.d.). L'infrastruttura incoraggia quindi l'improvvisazione tattica, senza evolvere verso uno stadio predeterminato, ma rimanendo in costante evoluzione (o modificazione) all'interno di un campo ampio.
Riconcettualizzare lo spazio pubblico secondo il suggerimento di Allen può aiutare a concentrare l'attenzione sul suo ruolo di tramite nelle relazioni tra i soggetti che ne fanno uso e le loro pratiche. A questo livello di significato (e d'azione), le pratiche si traducono nella produzione di beni comuni/collettivi, non necessariamente legati allo spazio in oggetto. Potrebbero, infatti, portare alla valorizzazione e alla messa a sistema di altre risorse contestuali (si pensi ad esempio, ad una piazza che diventa luogo di partenza e di arrivo di percorsi orientati alla conoscenza del territorio e delle sue risorse ambientali, o come occasione di scambi culturali, ecc.). Pratiche e beni collettivi originati da queste positive interazioni non solo rafforzano la natura "comune" dello spazio (nel suo farsi luogo attraverso gli eventi), ma possono quindi concorrere alla definizione di ulteriori campi di relazione potenziale tra i soggetti, generando nuove opportunità, anche di sviluppo per la città (Calafati, 2009). Perché questo accada, molto dipende dalla capacità di tenuta e dall'adeguatezza del supporto, ma molto dipende anche dalla capacità dell'evento (e di chi lo progetta) di ottimizzare l'intreccio tra politiche.
In sintesi, a me sembra che intendere lo spazio pubblico come infrastruttura possa favorire il ri-avvicinamento delle pratiche allo spazio pubblico, attraverso le politiche[7]. Perché questo accada, è necessario usare lo spazio come catalizzatore di pratiche che afferiscono a politiche diverse, cercare nuove sinergie tra spazio pubblico e altre politiche urbane, pensando all'evento come strumento di connessione tra pianificazione a larga scala e progettualità specifica.
In questo modo, lo spazio pubblico potrebbe rappresentare davvero il punto di partenza per aumentare la qualità urbana e l'abitabilità della città, potenziandone efficienza ed attrattività.

Note

1 "Il tribunaletto dell'Insaponata di Piave, davvero, se lo si guarda bene, se si socchiudono gli occhietti, sembra un cesso, il bel cesso ovale degli alberghi a quattro (4) stelle, un grande water hi-tech preriscaldato, igienizzato dopo ogni utenza": Maino, 2014, p. 111.
2 quanto piuttosto assumerlo come caso di una città di piccole-medie dimensioni, astrazione forse necessaria per concentrare l'attenzione su temi, processi e metodi.
3 Nel senso che ne dà Pasqui, 2008. Si veda in particolare il capitolo "Uscita. Politiche delle popolazioni".
4 Giancarlo Paba utilizza la nozione in senso positivo, facendo riferimento al significato geddesiano di sviluppo. Scrive Paba: "le pratiche sociali "insurgent" sono il risultato di intenzionalità collettive positive, progettuali, costruttive".
5 Si tratta del "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni", disponibile al link http://www.comune.bologna.it/sites/default/files/documenti/REGOLAMENTO%20BENI%20COMUNI.pdf Analoghi regolamenti sono stati adottati anche dalle altre città citate. A Bologna, l'adozione del regolamento (avvenuta nel maggio 2014) rientra nel progetto "Città bene comune" avviato dalla Fondazione del Monte di Bologna, la società Labsus (Laboratorio per la Sussidiarietà) e il Centro Antartide in collaborazione con l'amministrazione comunale.
6 È il decreto anticrisi D.L. 29 novembre 2008, n. 185, ad introdurre la possibilità che gruppi di cittadini organizzati possano formulare all'ente locale territoriale competente proposte di intervento di utilità ed interesse sociale, senza onere per l'ente medesimo.
I soggetti proponenti sono ammessi alla detrazione dall'imposta sul reddito nella misura del 36 per cento. L'articolo 24 del decreto "Sblocca Italia" conferma l'esenzione di tributi comunali per l'attività di riqualificazione di aree urbane, attività «concessa prioritariamente a comunità di cittadini costituite in forme associative stabili e giuridicamente riconosciute»: http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/norme/2014-10-20/autostrade-regolamento-edilizio-unico-102519.php?uuid=AbYQfVWK&fromSearch
7 Mi sembra che questo vada nella direzione suggerita da Pasqui: "In definitiva, se interroghiamo le politiche dal punto di vista del loro rapporto possibile con le pratiche ordinarie, con la trama quotidiana dell'esperienza, assumendo le popolazioni urbane [...] come potenziali generatori di beni comuni, comprendiamo come la prospettiva del mutamento dei nessi ordinari e tradizionali tra spazio politico-amministrativo e "fatti sociali formati nello spazio" richiede una rinnovata capacità di intramare l'esperienza nelle politiche, di radicare il cosa e il come dell'azione di politiche dentro il tessuto fine della vita quotidiana, valorizzando appunto i meccanismi non regolati e non intenzionali di rigenerazione di beni comuni": Pasqui, op. cit.,

p. 163.

Bibliografia
Allen, S. (s.d.), “Logistical Activities Zone: User’s Manual”, disponibile in Prototypo, sezione Essays, Essays 2 http://www.prototypo.com/Essays/Essays2/002_2.htm
Amin, A., Thrift, N. (2005), Città. Ripensare la dimensione urbana, Il Mulino, Bologna
Bianchetti, C. (2011), Il novecento è davvero finito, Donzelli, Roma
Bianchetti, C. (2014), a cura di, Territori della condivisione. Una nuova città, Quodlibet, Macerata.
Borasi, G., Zardini, M. (2008), a cura di, Actions: comment s'approprier la ville, Centre Canadien d’Architecture SUN, Amsterdam
Brunetta, G., Moroni, S. (2011), La città intraprendente. Comunità contrattuali e sussidiarietà orizzontale, Carocci, Roma
Calafati, A. G. (2009), Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia, Donzelli, Roma
Desideri P., Ilardi, M. (1997), Attraversamenti. In nuovi territori dello spazio pubblico, Costa & Nolan, Milano
Gabellini, P. (2002), “Il progetto dello spazio pubblico: fondamento e problema del piano urbanistico”, in Mattogno, C. (a cura di), Idee di spazio, lo spazio nelle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici, Franco Angeli, Milano
Haydn, F., Temel, R. (2006), Temporary urban Spaces. Concepts for the use of City Spaces, Birkhäuser, Basel Boston Berlin
Innerarity, D. (2008), Il nuovo spazio pubblico, Meltemi, Roma
Maino, F. (2014), Cartongesso, Einaudi, Torino
Paba, G. (2003), Movimenti urbani. Pratiche di costruzione sociale della città, Franco Angeli, Milano
Pollak, L. (2006), “Constructed ground: question of scale” in Waldheim C., The landscape Urbanism Reader, Princeton Architectural Press, New York (pp. 125-139)
Pasqui, G. (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano
Tagliagambe, S. (2008), “Landscape a regenerative structure of a fragmented territory”, in Maciocco G. (ed.), Urban Landscape perspectives, Springer, NY (pp. 61-78)

Prove di riqualificazione di spazi pubblici in un quartiere residenziale pubblico. Bellavista, Ivrea

ELISABETTA M. BELLO

Ivrea e il quartiere Bellavista

Ivrea, città situata all’interno del comprensorio canavesano, è nota soprattutto per gli insediamenti industriali della Olivetti che si sono sviluppati dalla fine dell’Ottocento.

L’agglomerato urbano è cresciuto in maniera incrementale, per parti, grazie, in gran parte al contributo fornito da Camillo e Adriano Olivetti. In modo particolare tra il 1926 e il 1977, periodo segnato dalla realizzazione di numerosi e nuovi quartieri residenziali1.

Il quartiere Bellavista è da collocarsi entro questa espansione. Previsto già nel Piano Regolatore della Val D’Aosta nel 1938, è stato progettato e realizzato nell’area sud-ovest della città eporediese nel corso degli anni ’60 per rispondere ad una domanda abitativa per gli operai della Olivetti. Esito della collaborazione tra l’Ina-Casa e la Olivetti2, risulta l’intervento di maggiori dimensioni realizzato nel secondo dopoguerra nel comprensorio tra il Comune di Ivrea e il Canavese. La progettazione urbanistica e architettonica, affidata nel 1957 a Luigi Piccinato e Vittoria Girardi, si basa su una rigida gerarchia viabilistica che perimetra il complesso e sulla quale si innestano le varie strade che conducono alle singole unità abitative. Prevede ampie aree destinate a verde, una bassa densità abitativa. Gli spazi verdi sia pubblici che privati, di pertinenza delle singole unità abitative poste a piano terra, sono in comunicazione diretta con l’area naturale centrale del quartiere, una sorta di polmone, dove sono localizzati i servizi collettivi. Il modello è quello della città giardino di Howard, caratterizzato da spazi comuni e giardini di proprietà comunale. La composizione architettonica del complesso rimanda ad un’idea di ordinamento della natura e degli insediamenti, mediante l’identificazione e la disposizione di parti formalmente e socialmente definite, tipiche del pensiero organicista di Piccinato3.

L’area di 32 ettari, dove è stato previsto che fossero insediati 4.000 abitanti (per una città che nel 1961 registrava una popolazione pari a 23.986 unità), è ubicata parallelamente alla strada nazionale per Torino ed è vicina ad una zona collinare e ad aree rurali (o comunque poco urbanizzate), quasi come una sorta di area satellite rispetto al centro città. Complessivamente nel progetto iniziale sono stati previsti 846 alloggi per un totale di 4482 vani, oltre alla realizzazione di autorimesse esterne o al piano terra degli edifici a stecca. Le tipologie edilizie presenti sono di diversa

natura: 47 stecche di 3 piani fuori terra, non dotate di ascensori, 8 torri di 7 piani, con pilotis e negozi ubicati in piazza I maggio, tre edifici per case monofamiliari di due piani, dove sono collocati gli alloggi duplex. Attualmente sono presenti all'interno del quartiere: un centro ricreativo per giovani 'Bellavista'; una scuola elementare 'Don Milani'; un'area commerciale con un piccolo supermercato, un bar, un parrucchiere, una farmacia; due aree verdi attrezzate; un campo da calcio regolamentare; due campi da basket (di cui uno ad uso promiscuo); un campo da volley abbandonato; la palestra 'Antonicelli' e un circolo ricreativo riservato ai soci del quartiere. Gli alloggi progettati e realizzati tra il 1951 e il 19754 sono 633, mentre le autorimesse 282. Gli spazi aperti destinati a verde all'interno del quartiere sono pari a 77.979 mq, ben oltre la soglia dello standard urbanistico regionale, mentre i giardini e gli orti privati di pertinenza delle abitazioni sono 23.619 mq.

Popolazione e spazi

Il quartiere ha subito nel tempo uno svuotamento in termini di numero di abitanti. Questo probabilmente può essere ricondotto a due motivi: un invecchiamento progressivo della popolazione insediata negli anni '60 e la scarsa attrattività legata alla localizzazione periferica dell'area rispetto al centro urbano. Bellavista, infatti, è localizzato in un ambito territoriale marginale rispetto alla città eporediese. I collegamenti con il resto del territorio avvengono mediante l'utilizzo sia del trasporto privato (che costituisce la modalità principale), sia a mezzo del trasporto pubblico, con un autobus che percorre l'intero perimetro del quartiere e lo collega al centro città. Tuttavia negli ultimi mesi l'amministrazione comunale, assieme alla GTT, ha disposto una variazione di linee e di percorsi del trasporto pubblico locale, che penalizzano ancor più il quartiere favorendone l'ulteriore isolamento dal centro città. Questo a discapito dei residenti, ed in controtendenza rispetto a principi (ad esempio quelli della Carta di Lipsia) tesi a promuovere un trasporto urbano efficiente e accessibile, unito ad uno sviluppo urbano integrato a più dimensioni (ambientale, economico e sociale) con sostegno a quartieri in crisi.
Oggi la città di Ivrea registra una popolazione pari a 23.942 abitanti (poche decine di unità in meno rispetto agli anni '60) e nel quartiere vi sono 1.777 residenti, suddivisi in 819 nuclei familiari in maggioranza mono-biparentali, fra cui 180 stranieri comunitari ed extracomunitari, una discreta percentuale di ultra sessantacinquenni 31,3% e il 44,5% di ultra cinquantenni, il cui reddito medio si aggira tra i 500 e gli 800 € mensili. Rispetto alla popolazione insediabile del progetto di Piccinato gli abitanti sono dunque poco più di un terzo. Numerosi residenti sono riusciti a riscattare le abitazioni, a partire dal 1972, così come è stato negli sviluppi del Piano Fanfani che ha largamente favorito l'accesso alla proprietà, concedendo a riscatto quasi il 70% delle abitazioni che sono state realizzate nei quattordici anni della sua attuazione. Questo coerentemente con l'idea che la proprietà individuale potesse in qualche modo contrastare l'insicurezza sociale. A Bellavista dei 633 alloggi realizzati 476 sono stati alienati. La proprietà ad oggi risulta molto frammentata, all'interno di uno stesso stabile coesistono alloggi di proprietà privata e di proprietà pubblica. Raramente nel quartiere, all'interno di uno stesso edificio, tutte le abitazioni sono state alienate. In maniera analoga lo stesso discorso può essere fatto per le autorimesse. Nel quartiere si osserva una situazione di degrado degli immobili ed una inadeguatezza degli spazi rispetto agli usi. Il taglio degli appartamenti è grande rispetto al numero di persone che ci vivono. L'assenza di ascensori negli stabili a stecca crea disagio per la popolazione anziana. Vi sono problemi di manutenzione sia degli spazi privati che di quelli collettivi (centro ricreativo, campi da gioco, scuola elementare). Inoltre, con l'invecchiamento della popolazione e il degrado degli edifici diviene sempre più evidente la sconnessione tra esigenze della popolazione e spazi abitativi che progressivamente si svuotano.
In un contesto socio-economico come quello attuale, in cui si verifica una nuova problematica dell'insicurezza civile e sociale, dovuta ad un'erosione dei sistemi di protezione della «società salariale» (Castel, 2004), la popolazione non riesce a far fronte in maniera indipendente ad alcuni eventi della vita, come ad esempio la riprogettazione e la rifunzionalizzazione degli spazi. Si riaggrega re-embedding (Giddens, 1994) rivolgendosi a procedure alternative di progettazione e finanziamento. Negli ultimi mesi il quartiere Bellavista è stato oggetto di interventi di questo tipo. Ad esempio quelli volti al superamento delle barriere architettoniche e alla diffusione di comportamenti e pratiche di uso della casa adeguati all'invecchiamento. Interventi finanziati dal programma Housing della Compagnia di San Paolo. Oppure di interventi di riuso degli spazi pubblici da parte di collettivi di abitanti ad esempio per l'organizzazione di scuole calcio estive nei campi da calcio, o feste di quartiere e serate in musica nelle aree verdi, comunque utilizzate per accogliere eventi ed usi temporanei.

Conflittualità nel riconoscimento di un valore

A fronte di questa situazione Bellavista necessita di azioni di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio architettonico e degli spazi aperti. Questi ultimi costituiscono un ricco supporto. Un elemento importante che più di altri contribuisce a contraddistinguere in maniera evidente questo luogo è il ruolo che in esso assume il disegno dello spazio aperto come elemento strutturante. Declinato in un più ampio concetto di spazio abitabile, connette pieno/vuoto, interno/esterno, domestico/urbano. La qualità dello spazio pubblico infatti è considerata un parametro con cui si misura il grado di coesione sociale di una comunità e costituisce un terreno privilegiato su cui ricostruire relazioni sistematiche tra cittadini, politica, commercio, servizi produzione. Tuttavia a Bellavista non sembrano ricostruirsi relazioni forti di questo tipo, quantomeno tra istituzioni pubbliche e

abitanti.
Nonostante la ricchezza di spazi, attualmente si fatica a riconoscere il senso del «vivere urbano a misura d'uomo» e il senso profondo dell'abitare umano come «umanizzazione dello spazio», così come inteso da Olivetti (Ferrarotti, 2001). Bellavista è patrimonio dell'architettura e dell'urbanistica moderna. Un «monumento della modernità» (Di Biagi, 2001), dove lo spazio pubblico era per tutti, mentre oggi questo spazio è solo per alcuni (Bianchetti 2014). In un'ottica di patrimonializzazione, dove con ciò si intende l'elaborazione di una memoria di "oggetti" che hanno perso il loro valore d'uso iniziale e l'attivazione di un processo atto a costruire e definire una nuova identità, il quartiere richiede di essere tutelato e valorizzato. Ma questo solleva alcune importanti questioni.
Negli ultimi anni il quartiere, considerato una stazione del MAAM5, ha subito una lenta esclusione territoriale e sociale rispetto al centro città, anche se si riscontra un atteggiamento culturale ricco e fertile degli abitanti, provenienti da una tradizione di autogestione originatasi nella cultura della "comunità", che si mantiene vivo e riemerge in maniera costante. Diverse sono le attività che vengono svolte dagli abitanti per il quartiere, anche attraverso l'ausilio di un'associazione denominata "bellavista viva". Si va dall'organizzazione di eventi, che consentono la condivisione di spazi, alla sistemazione e cura di aree verdi, alla manutenzione di attrezzature poste negli spazi comuni come ad esempio la riverniciatura delle panchine.
A Bellavista se da un lato si tenta di tutelare l'intero patrimonio delle architetture della città, attraverso la procedura avviata sul fronte dell'UNESCO e l'istituzione del MAAM; dall'altro lato il patrimonio appare gestito sine cura sia sotto il profilo architettonico degli edifici che dovrebbero essere messi a norma per l'abbattimento delle barriere architettoniche, sia sotto quello del mantenimento degli spazi aperti oggetto di attenzione da parte di privati cittadini, di associazioni o di attori appartenenti al cosiddetto terzo settore. Si è passati da una responsabilità collettiva dello spazio tipica dell'epoca moderna, ad un collettivo di abitanti che cerca responsabilmente di occuparsi della sua manutenzione. Pur essendo di grande pregio, il problema che Bellavista pone è la riconcettualizzazione della nozione di patrimonio pubblico. L'edilizia pubblica ha contribuito a costruire la città del Novecento ed è stata «il più straordinario laboratorio di vita urbana, tipologica, morfologica e sociale» (Olmo 2010, p.37), dove la sovrapposizione tra morfologie sociali e spaziali aveva assunto una forma programmatica il cui intento era non solo la protezione sociale in risposta ad un diritto, ma anche una risposta offerta in forma materiale più simile a quella che altre popolazioni, meno disagiate, trovavano nel mercato. L'incongruenza tra spazi e popolazioni è attualmente palesata dalla scarsità di risorse, interazioni e dalla diminuzione degli individui. Gli spazi realizzati per rispondere ad un diritto, oggi rimangono sospesi. Bellavista risulta una pallida cartolina del moderno (Bianchetti 2014). E di conseguenza conservare spazi, progettati a loro tempo per una durata temporale limitata, per rispondere ad una domanda immediata di una popolazione che si voleva elevare di cultura e reddito appare davvero complessa (Olmo 2010.)
Il quartiere Bellavista ha un patrimonio di pregio, ma di scarso valore economico e sociale. Questa divaricazione pone significativi problemi e rende difficile immaginare scenari futuri. Come si possono adattare edifici e gli spazi collettivi a nuove esigenze senza cadere in un eccesso conservativo (attraverso azioni minime e non incisive) da parte dell'attore pubblico ? La patrimonializzazione in atto a Bellavista è un processo conflittuale dove da un lato c'è un riconoscimento del suo valore messo in atto da saperi, autorità e soggetti istituzionali terzi come l'UNESCO e il MAAM, che ha la pretesa di riconoscere un bene cristallizzandolo e sottraendolo ad altri destini. Laddove un tempo si sarebbe intervenuti sul ridisegno degli spazi aperti creando connessioni e integrazioni tra funzioni oggi si gioca la carta della tutela e della patrimonializzazione (Sampieri 2014). Dall'altro ci sono azioni puntuali messe in pratica dagli abitanti che riscrivono il rapporto tra sociale, pubblico e individuale, che tentano di affermare l'identità locale del quartiere e di costruire o infittire legami di prossimità.
In una fase storica in cui una crisi sistemica vede lo sgretolarsi e l'evolversi dei 'vecchi sistemi' di protezione sociale, si assiste in maniera crescente all'avanzare di azioni e politiche promosse da associazioni, collettivi di abitanti che sono volte a favorire la condivisione di spazi, o di servizi alla persona. Questi però sono solo interventi puntuali e frammentari. E per lo più si tratta solo di azioni tentative rispetto alla possibilità di agire entro le attuali condizioni economiche.
Il caso mette in evidenza una condizione paradossale in cui questi luoghi seppur sottoposti a procedure di patrimonializzazione, hanno perso il loro valore economico e sociale. Inoltre, ci suggerisce di provare a riflettere su cosa sia considerato patrimonio oggi e soprattutto per chi.

Note
1 Del 1926 sono le prime case unifamiliari realizzate vicino alla fabbrica che andranno a comporre Borgo Olivetti. Tra il 1940 e il 1942 vengono realizzate le prime abitazioni del quartiere di via Castellamonte (oggi via Jervis). Durante il periodo bellico, precisamente nel 1943, vengono avviati i lavori per il quartiere Canton Vesco e successivamente tra il 1950 e l'anno seguente si incominciano i lavori per il contiguo Canton Vigna.
2 La prima fase di costruzione del quartiere (1960-1961) si avvale del finanziamento reso disponibile dal secondo settennio del piano Ina-Casa, mentre tra il 1970 e il 1975 vengono realizzati altri 66 alloggi di cui 12 finanziati direttamente dalla Olivetti e i restanti 54 dalla Gescal.
3 Per Piccinato la città è un organismo vivente. Dove l'organismo è sinonimo di integrazione tra parti di città e società, tra dislocazione di attività e gruppi sociali, tra modalità di vita e senso civico, sviluppati in

un rapporto di armonia e corrispondenza. Il progetto architettonico e urbanistico è quindi una riorganizzazione fisico-compositiva di una porzione di territorio, alla cui base è posta la scala umana e in cui ‹‹la struttura dell'intero organismo dipende da una esatta e curata distribuzione di funzioni››. (Merlini 1992, pag 60-61).
4 I primi 300 alloggi sono stati consegnati nell'aprile del 1961. Diversi sono i cantieri che in questo lasso temporale sono stati aperti, così come i progettisti che si sono avvicendati (Piccinato, Cascio, Palumbo, Ufficio Tecnico IACP), i commitenti (Olivetti INA-Casa, Gescal, IACP) e i gestori (INA-Casa, Gescal, IACP).
5 Museo a cielo aperto dell'architettura moderna di Ivrea.

Bibliografia

Bianchetti C. (2011), Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica, Donzelli Editore, Roma.
Bianchetti C. (2014), "Una nuova complessità", Dattiloscritto del 29 giugno.
Bianchetti C. (2014), "Introduzione", in Bianchetti C. (a cura di) Territori della condivisione. Una nuova città, Quodlibet, Macerata.
Castel R.(2004), L'insicurezza sociale. Che significa essere protetti?, Einaudi, Torino.
Di Biagi P. (2001), "La ‹‹città pubblica›› e l'INA-Casa", in Di Biagi P. (a cura di), La grande ricostruzione. Il Piano INA-Casa e l'Italia degli anni '50, Donzelli Editore, Roma.
Ferrarotti F.(2001), "Considerazioni su Adriano Olivetti urbanista", in Olmo C. (a cura di), Costruire la città dell'uomo. Adriano Olivetti e l'urbanistica, Edizioni di Comunità.
Giddens A. (1994), Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo, Il Mulino, Bologna.
Olmo C. (2010), Architettura e Novecento. Diritti, conflitti, valori, Donzelli Editore, Roma.
Sampieri A. (2014), "Norma e progetto", in Territories in crisis. Dossier #4, http://territoridellacondivisione.wordpress.com, p. 39-47.

Spazi urbani ed edilizia residenziale pubblica

MARIANGELA BELLOMO

Lo spazio urbano delle grandi e piccole città si configura come il luogo delle relazione tra le parti edificate di un tessuto costruito, nel quale si svolgono numerose attività che interessano i molteplici aspetti della vita degli individui. Su di esso confluiscono le dimensioni materiali e immateriali della città che concorrono alla definizione dell'identità dei luoghi. Già negli anni '60 Eduardo Vittoria esprimeva la necessità di considerare l'architettura come un qualcosa che travalica i suoi stessi confini per continuare nell'ambiente circostante e divenire un luogo in cui elementi come l'aria, la luce, il colore sono componenti fondamentali (1). Egli sosteneva la necessità di prestare particolare attenzione allo spazio vuoto e agli elementi di connessione che separando i vari componenti dello spazio di fatto sigillano l'unitarietà del tutto. Deriva da questa interpretazione dell'architettura la visione sistemica del tessuto urbano, costituito da pieni e da vuoti, nella cui identità assumono ruolo fondamentale gli elementi fisici e i rapporti, gli scambi e le relazioni che esistono tra di essi. Progettare un qualunque intervento di trasformazione nell'ambiente costruito significa, quindi, operare su una realtà complessa in cui le modificazioni effettuate in un settore implicano conseguenze anche negli altri; correttamente guidate e calibrate operazioni di piccola entità possono dar luogo ad effetti significativi sul piano della qualità urbana.
La riqualificazione del patrimonio costruito, d'altro canto, è uno degli obiettivi prioritari della politica tecnica della Comunità Europea la quale spinge i paesi membri ad attivare misure e azioni per contrastare efficacemente le condizioni di crisi ambientale, sociale ed economica che interessano le città attuali.
Queste considerazioni costituiscono la premessa della ricerca "Rigenerazione e riqualificazione della città contemporanea: strategie, strumenti e progetto" che, pur partendo dallo studio di quartieri di edilizia residenziale sociale realizzati nel secondo Novecento, ha sviluppato una serie di riflessioni sul rapporto esistente tra gli edifici e lo spazio pubblico con il quale essi si relazionano. Ci si è confrontati con un tessuto edificato molto spesso sorto alle periferie delle grandi città, in risposta ad un'ingente domanda di alloggi per ospitare flussi migratori che dalle campagne si muovevano verso le città e, in Italia, dalle terre del sud verso quelle del nord. In altri casi invece gli interventi di edilizia sociale hanno interessato parti di città consolidata occupando lotti, anche di dimensioni ridotte, incuneati tra edifici preesistenti. La ricerca ha inteso sottolineare il ruolo di tale patrimonio nel processo di trasformazione urbana analizzata a diverse scale di lettura. Le ragioni risiedono nell'interpretare la necessità di riqualificare l'esistente, attraverso azioni di trasformazione, innovazione e aggiornamento del patrimonio costruito, come una volontà precisa di considerare il tessuto urbano una risorsa sul piano sociale, economico e ambientale, in grado di soddisfare le esigenze contemporanee, sintetizzabili da un lato in una nuova domanda di abitabilità, dovuta ai profondi mutamenti della struttura sociale, dall'altro nella richiesta di un uso appropriato delle risorse (suolo, acqua, vento ed energia) insieme ad una significativa riduzione di gas climalteranti e ad una adeguata tutela dell'ambiente naturale.
Lo studio propone una metodologia di indagine per stabilire le criticità e le potenzialità delle relazioni tra l'insediamento residenziale e lo spazio pubblico al fine di predisporre strategie di intervento che

individuino nuove possibili connessioni in grado di proporre innovative modalità di fruizione dell'ambiente urbano. Nello specifico si analizza la posizione originaria del quartiere, sul quale insistono gli insediamenti presi in esame, rispetto alla città preesistente (periferica o interna alla città) quindi l'evoluzione che tale posizione ha assunto nel tempo. Si individua l'eventuale presenza, nel medesimo quartiere, di strutture e servizi per i cittadini; si studia il rapporto tra edificio e spazio pubblico attraverso i binomi permeabilità/ostruzione e connessione/chiusura. Il primo, a carattere prevalentemente percettivo, tende ad individuare il grado di interazione tra l'eventuale corte o cortile interno all'isolato e lo spazio esterno; il secondo, a carattere prevalentemente fisico, mira a valutare il grado di interazione tra il piano terra dell'edificio e/o il suo spazio pertinenziale e lo spazio pubblico. Alla scala edilizia l'analisi si articola in analisi funzionale (destinazione d'uso dei vari piani di cui si compone l'edificio) analisi architettonica (caratteri formali e compositivi), analisi costruttiva (materiali e sistemi costruttivi) e analisi delle alterazioni (naturali e antropiche). Lo studio del soleggiamento e della ventilazione completa la fase di conoscenza del costruito. Un sistema di requisiti riferibile alle classi esigenziali Salvaguardia dell'ambiente, Utilizzo razionale delle risorse e Benessere (2) fissa gli obiettivi prioritari del progetto di riqualificazione in grado, tra l'altro, di contemplare l'influenza che l'involucro edilizio esercita sullo spazio pubblico. Intervenire sull'ambiente costruito tuttavia richiede di "filtrare" i suddetti obiettivi alla luce del binomio trasformazione – conservazione. La ricerca propone il requisito di compatibilità con la preesistenza (3) per poter fissare il valore architettonico, compositivo, storico, simbolico, tecnico, nonché sociale del costruito esistente e stabilire le soglie di trasformazioni possibili.
Il progetto può, quindi, convalidare i caratteri dell'ambiente urbano o concorrere alla individuazione di una rinnovata "identità locale" necessaria perché la collettività possa maturare, nei confronti dei luoghi in cui vive, un sentimento di appartenenza che induce cura e attenzione verso lo spazio abitato, premessa fondamentale per la sua corretta conservazione.
La pluriennale esperienza del governo dello spazio pubblico ha anche insegnato che elementi quali architettura, mobilità, verde, spazi di relazione e attrezzature, normalmente oggetti di interessi e competenze separate, devono essere ritenuti aspetti diversi di un'unica realtà e la diffusione di buone pratiche risulta ben più efficace rispetto all'imposizione dei medesimi obiettivi mediante vincoli o dettati normativi.
La ricerca quindi intende contemplare la complessità del costruito intersecando piani procedurali diversi nel tentativo di offrire le basi per la promozione di un processo virtuoso a partire da uno strumento di supporto alle decisioni capace di valorizzare le potenzialità del patrimonio costruito e di indicare prassi operative per la soluzione di criticità ricorrenti, orientando le scelte e le azioni verso modelli flessibili e versatili di uso dello spazio pubblico. Proporre criteri, procedure, soluzioni progettuali per la riqualificazione di quest'ultimo significa interpretare le nuove logiche abitative, fare interagire i molteplici aspetti propri della "questione ambientale", favorire la sperimentazione di tecnologie innovative a basso impatto, definire modelli procedurali e tecnici finalizzati alla promozione di processi di qualità urbana. In questa ottica le tecnologie da porre in campo non sono e non possono essere univocamente definite e vanno concepite come nuove tecnologie devianti (4), vale a dire tecnologie, materiali e immateriali, che si allontanano da quanto stabilito e codificato in base a modelli di sviluppo non più rispondenti alla realtà contemporanea per interpretare i cambiamenti in atto e considerare lo spazio urbano come un sistema di parti autonomamente progettate che necessita, di volta in volta, una chiave interpretativa aggregante capace di promuovere un insieme di atti tecnici quale sintesi di tradizione e innovazione.

Note
1. Vittoria, E. (1962), Ricerca di una nuova dimensione, Maestri, Milano.
2. Norma Uni 11277/2008 "Esigenze e requisiti di ecocompatibilità dei progetti di edifici residenziali e assimilabili, uffici e assimilabili, di nuova edificazione e ristrutturazione"
3. Il sostantivo compatibilità ha in sé il criterio della possibilità tra più elementi di convivere o di contemperarsi, vale a dire di armonizzarsi, di confrontarsi, laddove il significato di confrontare deriva dal latino e consiste in "mescolare".
4. Vittoria, E. (1987),"Le «tecnologie devianti» per la progettazione ambientale" in Gangemi, V., Ranzo, R. a cura di, (1987), Il governo del progetto, Edizioni Luigi Parma, Bologna.

Bibliografia
Ascione, P., Bellomo, M. (2012), a cura di, Retrofit per la residenza. Tecnologie per la riqualificazione del patrimonio edilizio in Campania, Clean Edizioni, Napoli.
Bellomo M., Cafiero G., D'Ambrosio V., Fumo M., Lieto L., Lucci R., Miano P., Palestino, M.F., Sepe M., (2012), a cura di, Abitare il nuovo, abitare di nuovo/Inhabiting the new, inhabiting again in times of crisi, CLEAN Edizioni, Napoli.
Di Biagi, P. (2009), Città pubbliche, Bruno Mondadori, Milano.
Grecchi, M. (2008), a cura di, Il recupero delle periferie urbane, Maggioli Editore, Rimini.
Landolfo, R., Losasso, M., Pinto, M.R. (2012), a cura di, Innovazione e sostenibilità negli interventi di riqualificazione edilizia, Alinea Editrice, Firenze.
Losasso, M. (2005), a cura di, Progetto e innovazione. Nuovi scenari per la costruzione e la sostenibilità del progetto architettonico, Clean Edizioni, Napoli.
Lucci, R. (2013), a cura di, Abitare il cambiamento, Clean Edizioni, Napoli

The Presence of the Absence

LI BINGXIN AND HONG ZAISHENG

Defining Heterotopia
The literary meaning of 'heterotopia' is other places, is an abstract concept to describe a misaligned world with respect to normal or everyday space. Before exploring its relationship with cemetery design a fundamental definition analysis should be outlined.

Nature of Heterotopia
The original meaning of the word is found in medical and biological contexts and stems from the word heterotopy, meaning a displacement of position or misplacement (OED Online, 1989). Etymologically, heterotopia denotes the contraction of "hetero" (another, different) and "topos" (place). In pathology, the term heterotopias means the occurrence of a tumour in a locality where the elements of which the tumour consists of do not normally exist, but which does not influence the overall functioning and development of the organism (Ulrich Obris, 2007). Heterotopia, according to Hetherington is the relationship among people, site and architecture itself in time and space where in the long run the boundaries and social orderings of space may be modified, to the concept of heterochrony and heterotopy in evolutionary biology (Kevin Hetherington, 1997).

Articulation of Heterotopia
As conceptualized by Michel Foucault, heterotopia in space, all the details of a place constitute an unexpected and distinguished place that differs itself from its surroundings. The description of these irregular places could be better understood with the notion of Utopia, which represents the "fundamentally unreal places". Utopias can be anything a human being can imagine and depend solely on the extent and the ability of which one has to create.

"First there are the utopias, sites with no real space. There are also, probably in every culture, in every civilization, real places – places, that do exist and that are formed in the very founding of society-which are something like counter-sites, a kind of effectively enacted utopia in which the real sites that can be found within the culture are simultaneously represented, contrasted, and inverted. ... Because these places are absolutely different from all the sites that they reflect and speak about, I shall call them, by the way of contrast to utopias, heterotopias (Foucault, M. 1967)."

As Foucault said, Utopia is about illusion as the reflection in the mirror while the heterotopia is the mirror itself as it does exist in the material world, the reality. Though the image in the mirror doesn't exist it gives people a chance to see what the reality is like. And it is actually the mirror that creates this possibility. Therefore, it is important to find the heterotopic space accurately and produce its best possible results.

Representation of Heterotopia
In his book, Of Other Space, Michel Foucault uses six categories to define heterotopic space and gives examples of where each category might be found in real world. They could be summarized into six principles:
1. Heterotopia of Crisis: It is an isolated and reserved place for people, who are in relation to the human environment, in a case of crisis like boarding school, homosexual community, honeymoon hotel, etc.
2. Heterotopia of Deviation: It is an institution for abnormal individuals (minority) like patients, criminals, aged people, the deceased and so on whose behaviors are different from the majority population like hospital, prison, nursery houses, etc.
3. Heterotopia of Diversity: A single real space contains many different spaces that are foreign to one another like garden, complex building, world Expo, etc.
4. Heterotopia of Purification: It is a semi-open space where one could only get in with permission or certain gestures like sauna, private club and cemetery.
5. Heterotopia of Time: It is a place where fragments of time accumulate and preserved from time's ravages like museum, library and cemetery, etc.
6. Heterotopia of Illusion & Compensation: It is a space that imitates other real spaces to fulfil people's mental or physical requirements like cinema, brothel, cemetery, etc.
It should be noted that each of the examples given above might possess more than one type of the six categories. In fact, every example is a combination of multiple principles. The cemetery is one of such cases. From the view of inhabitants (the deceased), the local cemetery could not be freely accessible since only the residents of the city could have a place in it, which makes it suitable for the 4th principle. The cemetery also meets the requirements of the 5th principle as it collects people who died from different times. Furthermore, the cemetery is also a compensative place from the view of the living since it creates a physical place allowing people to still have connection with their lost beloved ones. Heterotopias are constellations of the
in-between, where assumed realities are being mirrored and doubled, thus exposing the traces of what is repressed (Michiel Dehaene&Lieven De Cauter, 2008).

Heterotopic space-Cemetery
Once the cemetery's role as a heterotopic space in a city is confirmed how to make the most of its reflex function becomes the most crucial move. The principles of heterotopia could help explore its new characters.

Heterotopia of purification-Site Design-Identity
The cemetery used to be located around the church yard where usually the centre of the city was. Due to the limited space around the church and heath concern the cemetery then was relocated at the boundary of the city. It became the invisible side of the city. Though the site of the cemetery has been changing along the time the accommodating condition is still the same. Only the residents from the city could rest in peace in it and this in a way distinguishes the locals from the strangers.
The burial process also requires a series of local ritual activities before occupancy. Durkheim believes that religious rituals and ceremonies skillfully confirm societal values at the same time as they forefront the importance of communal identity (Emile Durkheim, 2008). The ritual activities are kind of mediators which would put influence on the locals' manners, values and ideals, therefore creating feelings of regional identity (Anssi Paasi, 1986) and a sense of belonging to a certain society. Therefore the buildings associated with the ritual activities should all be included into the cemetery design such as the hospital, church and necrology walls (Olbia). The design of the invisible city should be considered at least in an urban design scale but architecture scale.

Heterotopia of time-Architecture design-Memory
Residents in the same city of different times would all rest in one final destination---cemetery. Behind each tombstone is a unique story and the story is composed by memory clips. So the cemetery is in some way a museum full of memory clips from different times. For the constraints of this paper the term 'memory' means all the things or thoughts that for some reason serve as reminders of an event, place and person. The surroundings of one place have the ability to cause the relevant memories of a person who once lived there. According to Edward, the memory would affect one's activity both subjectively and objectively in the society (Edward S. Casey, 2000). From the subject aspect memory is a kind of mental capacity or faculty of retaining and reviving facts, events, impressions, etc. or of recalling or recognizing previous experiences (OED Online, 1989). It contains not only the superficial gestures towards remembrance but also a wealth of information about the priorities, politics and sensibilities of the society that it belongs to. The history of each local family was stored there and all the histories constitute the history of the city. From the objective aspect, the associations people have when paying a visit to the cemetery could be transformed into a kind of private emotion. The cemetery has the ability to recall visitors' memories about the time spent with the deceased. It is a mirroring effect. The husband or wife visiting the grave of their partner sees a reflection of himself or herself echoing back from the surface in a shadow-like form. The reflection reminds the living to gain strength from the past through reminiscence and to move on towards the future in the real world. How to collect and exhibit the memories is the key to cemetery design.

Heterotopia of illusion & compensation-Humanized Design-Difference
From the view of functional perspective of the cemetery, it is actually designed for the living but the dead. Its very existence would make up for the loss of one's beloved. As a public place the cemetery is a space for people from different classes. The best way for a cemetery to console the people is to address these needs from each class specifically. That's why a reasonable land use arrangement becomes essential to the cemetery design.
In the design of Aldo Rossi's San Cataldo Cemetery a regularly patterned ossuaries are spine-like and are situated in the center while a cube and a cone are separately placed at the extremities of the spine. Those who fell in the war as well as the remains of those brought over from the old cemetery were placed in the cube called 'sanctuary' which is a collective monument where funeral, civic, or religious cemeteries take place (Edwin Heathcote, 1999). It is also an urban monument that represents the relationship between the institution of the city and death (John O'Regan, 1983). The cone serves as a communal grave where the abandoned dead like those from the asylums, jails and hospitals can be found. In between lay the ossuaries. Here normal members of society were placed. The central path of the spine is connected with the cone of the communal grave, penetrating it at the ground level and at the balcony level. These two monumental elements are connected to the central spine by means of an osteological configuration. Their only relationship is of scale and monumentality. In this haunting scheme remembrance, grief, death and monumentality are all addressed. Together, all of the buildings read as a city in which the private relationship with death happens to be the civil relationship with the institution (Aldo Rossi, 1976). Here we clearly can see the management of the different subject classes: the cube (hero), the spine (ordinary) and the cone (disadvantaged).
The traditional cemetery was usually located at the suburb and surrounded by gated walls. With the development of science and scarcity of urban land, people begin to see cemetery not only as a space for worship but also for recreational use like cycling, walking or jogging. With the welcoming of such recreational activities the entire experience of the cemetery has changed. This positive attitude shift towards burial space promise a brighter future of the monumental space development itself. The improved relationship between the cemetery and the city allow the heterotopic space to serve the society from a new angle in its best way.
Therefore, a multifunctional plan and a more recreational landscape might be a direction of the cemetery design development.

Proposition

At this stage, it is necessary to critically analyze the specific elements of the mortuary story in Olbia city in order to assess the values and forms of applications with this practical research project. Olbia is a city with 58,066 inhabitants (2014) in northeastern part of Sardinia, Italy. Though the San Simplicio and the Church of St. Paul Apostle are quite famous the identity of the city itself is still blurred, because Olbia is the economic center of the island for its food industry and also a transportation center as it is quite close to Costa Smeralda tourist area. The old cemetery in the southern Olbia has already been fully occupied so a new one is highly on demand.

City Identity-Urban scale

Like most of cemeteries the typical burial space is usually separated or isolated from the normal urban environment like the city margin. It was mainly for health concern before but at present it is more for physical needs. With the analysis above it is necessary to take the cemetery design into a broader area since it contains a series ritual activities. In order to better express this special ritual culture, to protect its integrity, all the important relevant places were investigated during the field trip. The death journey begins on a road from the site of hospital to the church and then onto the cemetery along where a series of necrology walls presented. These certain sites constitute a ritual routine, a shadow city. Therefore, an independent idle island in the east bay of the city where possessed the perfect terminal point of the ritual road was chosen to be the site of the cemetery.

The necrology walls are one of the most special feature in the city of Olbia. These walls demonstrated an open attitude towards death of the local people and offered an opportunity to reinforce the city's identity. In order to make this cultural phenomenon standout a series of red bricks were implanted onto these walls. Inside these bricks are frame-shaped holes the same size of the obituary notices. The holes will be left empty and their blankness will help to recall the memories of the absent inhabitants of the city. These red heterotopic elements could tell the locals more clearly where to know the funeral information and highlight this special cultural phenomenon. They also emphasize a road from hospital/home to the cemetery island along which the most important churches are all included via braches.

Memory Wall-architectural scale

As a heterotopic space the cemetery island holds the folk history of the city and is responsible for mental compensation to the whole city. Therefore, the design of right atmosphere in it is quite essential.

The ritual road expanded into the cemetery and city grid was also extended to shape the plan of the cemetery to protect the integrity of city texture. The most important nodes where necrology walls stand along the ritual road mentioned above were implanted into the cemetery to indicate its doppelganger identity to the city. It might be a bus stop, the corner around football ground or even power towel in some residential are. The mimic environment increased the illusive function of the land which would relief the uneasy feeling towards burial space. The familiar remodeling streetscape stimulates people the certain memory clips spent with a lost friend, relative or lover. The necrology wall as a design element was again applied into the site. The thickness of the wall and the openness in the wall would be enlarged to suit size of cinerary casket. The necrology walls then became the ossuaries arranged along the main road of the cemetery extended from the ritual road in the city. The consistent road network and city texture with the repeated unique necrological elements constitute a perfect heterotopic space which is specific to the city of Olbia. What's more, the unique seascape of the site ensure the peaceful and broadminded atmosphere of the site.

Different Functions-Body scale

Inspired by San Cataldo Cemetery, the cemetery plan would be divided into three zones: the sanctuary, the communal grave and the ossuaries to satisfy the needs from different groups. The people who contribute a lot to the city would be placed in the sanctuary situated at the highest geographical position of the island. The ordinary population would be placed into the communal grave alphabetically and certain plots would be saved for wealthy families. The minority like the prisoners or homeless people etc. would be placed in the ossuaries-necrology walls. These special walls save more space and also show concern towards vulnerable group which would enhance the social cohesion force. All the inhabitants from the Olbia would have its individual place for eternity in the cemetery island, even the lost ones.

Conclusion:

The absent and the presence offer architects a psychological confrontation with the powerful side of architecture. The void, and emptiness cultivate a programmatic potential. "Where there is nothing, everything is possible: where there is architecture, nothing (else) is possible (R.Koolhaas, 1998)."

Considering cemeteries to be nothing more than collections of earth and stone will always holds a negative view towards their role in commemoration and heritage. Whether borne out of the motives to remember, to forget or to worship, there are different ways through which people can better interact with mortuary city for extended periods of time. The better connections these places can make with the inhabitants the better chance these places have to survive and in their survival they will have a much greater impact upon the individual identity, memory and views towards life.

This thesis highlights the significant and long-term impact that cemeteries have as heterotopic place within an urban context. This impact is measured

through the attitudes, understandings, emotions and identities of the societies in which the cemetery lies. As well as identifying the effects that the cemetery has on the community of Olbia this paper aims to stress the potential importance of heterotopia theory in architecture and city planning. Not only the cemetery but all the "mirror" spaces stated with the six principles. The more consideration given to such hidden spaces the more promising the future will be. Like what David Shane said, the urban model shifts with the combination and recombination of three basic urban elements: the enclave, the armature and now is the epic of heterotopias playing the key role both in stabilizing cities and in catalyzing city transitions (David Grahame Shane, 2005).

References

Foucault, M. (1967), Of Other Spaces, Trans, Jay Miskowiec (1984) in Architecture /Mouvement/ Continuité, pp.22-7.
Foucault, M. (1967), Of Other Spaces, Trans, De Cauter, L. & Dehaene, M. (2008). Heterotopia and the City: Public space in a post civil society. Oxon: Routledge, pp.13-31.
Aldo Rossi (1976), The Blue of the Sky, printed in Oppositon, pp. 31-34
"Memory" (1989), OED Online, second edition, retrieved 13 Jun. 2003, URL <http://dictionary.oed.com>.
"Heterotopy" (1989), OED Online, second edition (1989), retrieved 13 Jun. 2003, URL <http://dictionary.oed.com>.
John O'Regan (1983), Aldo Rossi: selected writings and projects, Gandon Editions, pp.65
Anssi Paasi (1986), "The institutionalization of regions", Joensuun Yliopisti, pp.122
R.Koolhaas (1998), B.Mau (ed. J. Sigler), "Imagining nothingness", S,M,L,XL, Rotterdam:010 Publishers, pp. 234
Kevin Hetherington (1997), The Bad Lands of Modernity: Heterotopia & Social Ordering, Routledge Press, pp.68-9
Edwin Heathcote (1999), Monument Builders: Modern Architecture and Death, Wiley, pp106.
Edward S. Casey (2000), Place Memory, Remembrance: A Phenomenological Study, second edition, Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press, pp, 144.
David Grahame Shane (2005), Recombinant Urbanism: Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design, and City Theory, Wiley-Academy, pp.71-72.
Ulrich Obris (2007), "Interview with Rem Koolhass" [EB/OL], <http://artnode.se/artorbit/issue4/i_koolhaas/i_koolhaas.html>
Emile Durkheim (2008), The Elementary Forms of Religious Life, Oxford Paperbacks, pp.79
Michiel Dehaene&Lieven De Cauter (2008), Hterotopia and the City-Public space in postcivil society, Routledge, pp. 322

Per la costruzione della qualità dello spazio pubblico. Traiettorie di ricerca.

ANTONELLA BRUZZESE

La rilevanza dello spazio pubblico nella costruzione di condizioni di abitabilità e in generale di qualità urbana è un dato con cui l'agenda urbana deve confrontarsi. Se si assume come dato di partenza che la qualità architettonica di uno spazio pubblico è una qualità necessaria ma non sufficiente a garantirne la qualità urbana - e si definisce quest'ultima come la capacità di un determinato luogo o un di un progetto di esprimere "senso in comune" e di riuscire a soddisfare esigenze espresse da una collettività insidiata o da chi usa lo spazio - appare evidente, allora, che gli interventi per costruire la qualità dello spazio pubblico devono necessariamente essere complessi e agire su diversi piani capaci di costruire sinergie e complementarietà.

Qualità: lo spazio pubblico non è tutto uguale
Spazio pubblico è una categoria incredibilmente ampia. Pur rimanendo a ridosso di un uso disciplinare e senza scomodare significati, pur fondamentali per comprenderne il senso, quali quelli di sfera pubblica, public domain (Hajer, Reijndorp, 2001) o spazio pubblico inteso come metafora dell'"essere-insieme" di arendtiana memoria (Arendt, 1958), le declinazioni che lo spazio pubblico può assumere sono comunque molte. E non possono non essere prese in considerazione quando si costruiscono politiche per il suo trattamento. In altri termini, non è possibile esimersi dal domandarsi di quale spazio pubblico parliamo e entro quale contesto urbano esso si trovi. Anche se questa può apparire una considerazione scontata nella sua formulazione, non lo è nella sua applicazione pratica quando si riconoscono progetti e/o interventi che pur interessanti nelle intenzioni non riescono ad adattarsi e a funzionare nei luoghi in cui sono localizzati. Spazio pubblico, dunque è una categoria che ha bisogno di essere specificata non solo per quanto riguarda la natura giuridica del suolo (proprietà pubblica, privata ad uso pubblico) o il modo in cui viene abitato e percepito (spazio collettivo, spazio semi-pubblico, spazio in comune e così via), come diversi studiosi hanno tentato di fare in tempi recenti (Di Giovanni, 2010).
Lo spazio pubblico deve essere specificato anche sulla base di altri fattori: la sua localizzazione nella città, con un'attenzione contestuale capace di delineare differenze a seconda che ci si trovi in centri storici o in periferia (ma quale periferia?), in parti di città recente, in brani di città diffusa, etc.; la sua prossimità o meno con servizi urbani e commerciali di varia natura (cosa

si muove intorno allo spazio pubblico, cosa costruisce la massa critica di attività al suo intorno, cosa, in altri termini, lo può far attraversare); la sua relazione, ancora, con la diverse forme di residenza. Rifuggendo, insomma, l'idea livellante che lo spazio pubblico sia una condizione da ottenere sempre uguale a se stessa.

Integrazioni: forma e pratiche

Lo spazio pubblico, la contrario, è un supporto per una molteplicità di attività e di pratiche, e un condensatore di significati plurimi. Alcuni codificati, altri, per fortuna, da inventare a seconda delle specificità di ogni luogo e a seconda degli utilizzatori che proiettano sugli spazi le proprie esigenze, aspirazioni, abitudini, attese. Ed è proprio in questa capacità di accogliere una pluralità di significati, esigenze e attese, mutevoli e molteplici, che si trova la qualità di uno spazio pubblico. Una condizione di accoglienza e di inclusività che si verifica quando una forma è capace di prestarsi ad una varietà di usi, di interpretazioni. Quando è sufficientemente "vaga" da poter essere usata in molti modi senza che nessuno di questi sembri inappropriato, forzato o fuori luogo. Una piazza che riesce a contenere una processione religiosa, un comizio politico, un concerto musicale o le chiacchiere rilassate di capannelli di pensionati, il passeggio dei turisti, una coreografia di una giovane "crew" è un esempio, ma si potrebbe andare oltre, riflettendo su quali pratiche sono consentite e quali no e attraverso quali meccanismi. Ma questo porterebbe lontano. Ciò che mi sembra vada ribadito, in questa sede, è la necessaria integrazione tra il progetto (sia esso di nuova edificazione o di recupero) di uno spazio capace di sufficiente vaghezza, comfort (Secchi, 2006) e adattabilità e le politiche capaci di favorire – per quanto possibile– pratiche e azioni che animino lo spazio.

Lavorare ai lati: anticipazioni e affidamenti

Costruire qualità dello spazio pubblico significa dunque intervenire su diversi piani. Significa, da un lato, costruire progetti e politiche a partire dal riconoscimento delle specificità delle condizioni di contesto e rifuggendo da ricette acriticamente replicabili ovunque; dall'altro, agire sia sulla dimensione della qualità formale dello spazio, sia sulla dimensione delle pratiche e del modo in cui gli spazi sono usati, percepiti e anche gestiti. In qualche misura, significa includere con maggiore consapevolezza ed efficacia nel raggio di azione del progetto dello spazio pubblico ciò che lo precede (il suo contesto) e ciò che lo può animare (le pratiche di chi lo abita).
Due direzioni di lavoro, a questo proposito, mi paiono particolarmente promettenti e capaci di mostrare potenzialità su cui vale la pena investire in termini di politiche per lo spazio pubblico, pur con tutte le note di cautela espresse sopra.
Una prima direzione di lavoro riguarda la relazione tra pratiche (Pasqui, 2008) e progetto, e più in generale i modi con cui promuovere l'uso dello spazio pubblico da parte dei abitanti e utenti. Favorire o semplicemente consentire usi non consueti laddove già esiste una disponibilità di spazio, da un lato; sperimentare possibilità di uso coinvolgendo le persone prima ancora che lo spazio sia attrezzato o modificato, dall'altro, sono modi per far prefigurare le potenzialità di un progetto, di una visione e far sperimentare le possibilità di uno spazio. Di verificarle in corso d'opera, anche. Molti usi temporanei che a seconda dei casi vengono promossi, ora entro contesti di interventi d'arte1, ora legati alla dimensione estemporanea e reversibile degli eventi2, acquista un altro senso quando vogliono giocare il ruolo dell'anticipazione e dunque vogliono farsi carico di un tempo lungo, senza lasciare immutato lo spazio ma preparando il campo al cambiamento testandone in anticipo alcuni possibili effetti 3.
Una seconda direzione di lavoro riguarda la dimensione del coinvolgimento e la costruzione di un'arena ampia di affidatari. Anche in questo caso esistono sia esempi riduttivi, come le aiuole curate da terzi a scopo pubblicitario, sia esempi oramai consolidati di grande respiro, come i casi milanesi di alcuni parchi storici, come il Bosco in Città, affidati ad associazioni che sono state in grado di prendersene cura e farli crescere, in questo caso Italia Nostra. Evidentemente sono necessari dei distinguo, ma l'esempio di associazioni che si prendono cura e animano alcuni spazi che diventano in questo modo il cuore di spazi pubblici vissuti e frequentati testimonia come il tema dell'affidamento possa essere una risorsa da promuovere. Un piccolo esempio è via Morgagni a Milano: una sorta di rambla, riqualificata dal Comune nei suoi spazi, al cui centro si trova un unico campo da bocce, gestito da una bocciofila che ha garantito presenza, cura e un presidio costante che ha trasformato quel luogo in un riferimento per il quartiere.
Né la prima, né la seconda direzione di lavoro, tuttavia, sono prive di nodi da sciogliere. In un caso, le esperienze sugli usi temporanei e la loro effettiva capacità di anticipare configurazioni ed essere parte di un percorso progettuale complesso e integrato in grado di dispiegarsi sul tempo lungo sono ancora da verificare; nel secondo caso la formazione di protocolli di intesa e in generale le forme dell'affidamento, a quali soggetti, con quali priorità e obiettivi, sono un campo su cui si può ancora molto sperimentare. Due direzioni di lavoro, dunque, su cui è opportuno continuare a fare ricerca e a promuovere occasioni di progetto.

Note
1 Un esempio "storico" è stata la rassegna Fuoriuso che dal 1991 al 2010 ha organizzato mostre d'arte in luoghi abbandonati della città di Pescara, compresi diversi spazi pubblici o il progetto di arte pubblica Beyond Project a Utrecth, appositamente pensato come strumento per anticipare il senso del luogo in un quartiere di nuova realizzazione (Bruzzese, 2010)
2 Si pensi agli eventi legate al Fuorisalone a Milano, che durano una settimana, o quelli realizzati in concomitanza di cantieri che hanno attrezzato temporaneamente alcuni spazi pubblici per la durata dei lavori.
3 Il riferimento è alle vicende che hanno anticipato le pedonalizzazioni di Times Square e dintorni a New York o, in ambito italiano, alle iniziative promosse per la pedonalizzazione di piazza Leonardo da Vinci (Longo et al. 2014)

Bibliografia
Arendt H. (1958) The human condition, The University of Chicago Press; tr.it di S.Finzi, Vita activa La condizione umana, Bompiani, Milano 1964
Bruzzese A. (2010) "Arte e spazio pubblico. Una riflessione intorno ad un tentativo di "place making": il caso di Beyond project" in Territorio, n.53 (pp.30-38)
Di Giovanni A. (2010) Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea. Carrocci, Roma
Hajer M., Reijndorp A. (2001) In search of new public domain, Nai Publishers, Rotterdam
Longo A., Moro A., Concilio, G. (2014) "Disegnare a distanza ravvicinata: prove tecniche per un masterplan non convenzionale", paper presentato alla XVII conferenza nazionale SIU Milano 15-16 maggio 2014
Pasqui G. (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano
Secchi B. (2006), "Progetto di Suolo 2" in Aymonino A., Mosco V.P. Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skirà, Milano

Il valore della bellezza di una stazione ferroviaria con elevati standard artistici architettonici

ARMANDO CARTENÌ, ENNIO CASCETTA E ILARIA HENKE

Station Renaissance, estetica e qualità architettonica delle stazioni ferroviarie

A partire dal 1980 si diffonde in Europa un movimento architettonico, promosso dagli operatori ferroviari, volto a soddisfare le aspettative dei clienti con riferimento ad attributi di viaggio come il comfort a bordo, la sicurezza nelle stazioni e la funzionalità ed affidabilità dei servizi di trasporto collettivo (Kido, 2005). Questo movimento, noto come il "rinascimento delle stazioni" (Station Renaissance) ha nell'estetica, nella qualità architettonica, nell'integrazione con il paesaggio circostante e nell'accessibilità ed interscambio tra i terminali di trasporto i suoi punti di maggiore originalità (Edwards, 1997). I principi della Station Renaissance inizialmente vengono rivolti esclusivamente alla riqualificazione delle stazioni dismesse, ma ben presto si estendono anche alla progettazione delle nuove stazioni oltre che alla pianificazione urbanistica. Infatti, per le nuove realizzazioni viene privilegiato l'uso di forme architettoniche semplici, l'armonia dei materiali e dei colori impiegati, ma sempre in perfetta armonia con l'identità storica delle città e delle aree in cui vengono realizzate (Cartenì, 2014). Di esempi illustri ce ne sono in tutta Europa e sono stati recentemente anche classificati prima dal quotidiano Inglese Telegraph e poi da quello americano CNN, che hanno proclamato la Stazione Toledo della Linea 1 di Napoli come la "Stazione più impressionante" d'Europa.
Nello stesso periodo, lo sviluppo delle reti ferroviarie ad alta velocità ha radicalmente modificato le esigenze di mobilità degli individui, modificando anche il ruolo stesso delle stazioni, che diventano, oltre a nodi del sistema dei trasporti (Meeks, 1995), anche luogo della città con una propria ben chiara e distinta identità (Edwards, 1997) partecipando attivamente al sistema delle attività urbane (Thorn, 2001). Le attività che si svolgono nelle nuove stazioni comprendono, oltre al semplice accesso ai treni, anche la ristorazione, lo shopping, il benessere, lo svago, la cultura e l'incontro sociale.
Dal 1990, i principi della Station Renaissance migrano dall'Europa agli Stati Uniti d'America, dove si inizia a diffondere la così cosiddetta "Context Sensitive Design for Railways" (CSDR), un movimento basato sull'analisi degli impatti sociali e ambientali causati della realizzazione delle nuove infrastrutture (Otto, 2000). Anche per questo movimento l'estetica diventa

parametro cruciale nella progettazione di nuove infrastrutture di trasporto al fine di aumentarne la qualità dei servizi offerti oltre che la vivibilità delle aree circostanti. Nel CSDR il concetto di estetica non si limita alla semplice qualità visiva basata sulle forme, sulle dimensioni e sui colori ma include anche aspetti più soggettivi per il viaggiatore come l'utilità stessa di compiere uno spostamento (Holgate, 1992).
Vengono così definiti dei veri e propri standard progettuali per le nuove realizzazioni (Cartenì, 2014):
- spazio: preferibilmente grandi realizzazioni, ma sempre a misura d'uomo, sia in termini di sicurezza che di comfort;
- illuminazione: prediligere l'illuminazione naturale perché più sostenibile e per la maggiore percezione di sicurezza;
- toponomastica: utilizzare regole semplici e precise per i nomi delle stazioni, per aumentarne la memorizzazione e la creazione di una identità propria;
- colore: preferire colorazioni confortevoli ed attraenti;
- pubblicità: spazi per la sponsorizzazione di prodotti standardizzati ben visibili ma al contempo non invasivi.

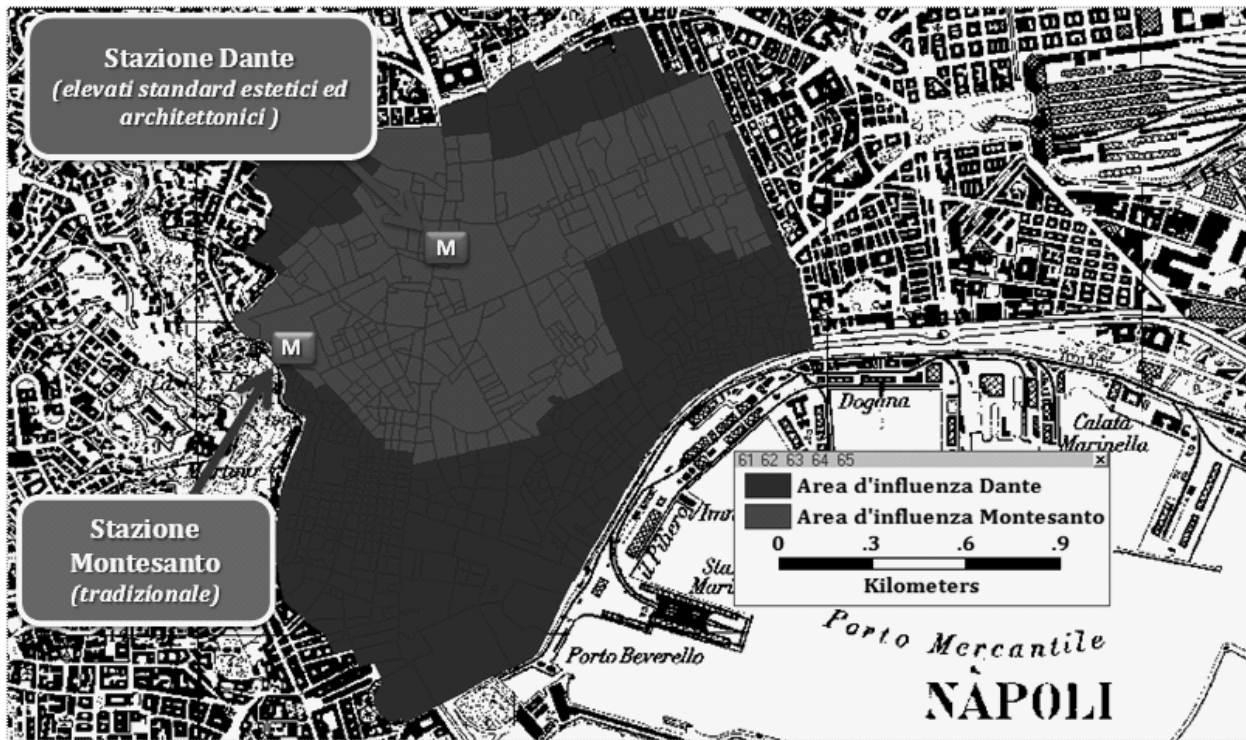
In un contesto realizzativo ed architettonico caratterizzato, come detto, da numerose realizzazioni sia Europee ma anche mondiali, gli aspetti non quantitativi della qualità nel trasporto collettivo, come il "valore" estetico delle stazioni, il comfort di viaggio ecc., non sono stati sufficientemente approfonditi in termini di stima degli effetti sulla qualità percepita e sulle scelte di mobilità per gli utenti (Cascetta et alii 2013 e 2014).
Analisi quantitative volte a valutare questi effetti sarebbero, invece, utili per non dire indispensabili sia per le valutazioni economiche (es. convenienza economica di un'opera) sia per la stima degli effetti sul comportamento dei viaggiatori (es. modifiche di scelta dei servizi di trasporto, del modo utilizzato o del percorso intrapreso), che influenzano il grado di congestione delle infrastrutture oltre che gli impatti ambientali del sistema dei trasporti.
La letteratura scientifica di settore ha affrontato il problema della qualità nel trasporto collettivo soprattutto per quanto riguarda gli attributi tradizionali del servizio come la regolarità, il comfort a bordo, il livello di affollamento ecc. (es. Hensher e Prioni, 2002; Hensher et al,. 2003; Gatta e Marcucci, 2007; Cascetta et alii, 2013; Cascetta e Cartenì, 2014).
A partire da queste considerazioni, si è sviluppata una ricerca scientifica volta a valutare se e quale fosse il valore dell'estetica nel trasporto ferroviario, ovvero quanto un utente è disponibile a pagare per usufruire di un servizio più "bello" e confortevole e se e quali fossero gli effetti della bellezza sulle scelte di mobilità dei viaggiatori, ovvero se e cosa un utente è disposto a fare per usufruire di un servizio più gradevole ed accogliente. La presente nota rappresenta un estratto dei lavori di Cascetta et alii 2013 e 2014 e Cartenì 2014.

Il caso studio della metropolitana "dell'arte" di Napoli

Il caso studio considerato nella presente nota è stato il sistema della metropolitana di Napoli.
Il capoluogo partenopeo è stato tra le prime città d'Europa ad intuire l'importanza di realizzare stazioni con elevati standard artistici ed architettonici (Cascetta and Cartenì 2014). Nell'idea generale del progetto di Sistema di Metropolitana le stazioni dovevano essere il simbolo del trasporto collettivo. Per tale motivo le stazioni della metropolitana di Napoli e della Campania sono state spesso arricchite da opere d'arte contemporanea al fine di rendere quelle stazioni il simbolo della Napoli del futuro (Cascetta, 2014).
Le opere d'arte e gli architetti sono stati scelti in funzione della localizzazione della stazione con l'obiettivo di conferire ad ognuna una propria e distinta identità. Sono stati coinvolti nel progetto metropolitano diversi architetti di fama internazionali tra cui Zaha Hadid, Rogers, Perrault, Fuksas, Kapoor, D'Ascia, Aulenti, Mendini, Podrecca, Siola, Botta e Pagliara, oltre a tanti giovani architetti napoletani e campani. Questo nuovo modo di concepire le stazioni ferroviarie è stato anche formalizzato tramite la Delibera Regionale n°637 del 2006 che riporta le "linee guida per la progettazione e realizzazione delle stazioni della metropolitana regionale", definendo gli standard di gradevolezza (intesa come qualità e comfort ambientale), comodità d'uso (funzionalità) e sicurezza che le nuove stazioni ferroviarie devono possedere (Cascetta et alii, 2014).

Il bacino d'influenza di una stazione ad elevati standard estetici ed architettonici

All'interno del Sistema Metropolitano Napoletano sono state individuate due Stazioni ubicate nel centro storico della città di Napoli distanti circa 600 metri l'una dall'altra: la Stazione Dante della Linea 1 (stazione ad elevati standard architettonici) e la Stazione Montesanto per la Linea 2 (stazione di tipo tradizionale). L'eccezionalità del caso studio individuato costa nel fatto che queste due stazioni appartengono a due servizi ferroviari che collegano zone della città omogenee, sia per l'accessibilità del sistema dei trasporti (stessa frequenza di servizio) che per gli aspetti socioeconomici (stesso densità di popolazione, reddito e occupazione, età media, ecc.).
Tra ottobre e novembre 2013, sono stati intervistati circa sei mila utenti in ingresso/in uscita da entrambe le stazioni. Agli utenti intervistati è stato richiesto l'origine/ la destinazione pedonale del loro spostamento, il motivo dello spostamento, il genere e l'età.
I risultati delle indagini hanno evidenziato come il 59% degli utenti della Linea 1 sono di genere femminile ed il 55% degli spostamenti sono sistematici (cioè il motivo è lavoro o studio). Analogamente il 58% degli utenti della Linea 2 sono donne, ed il 63% degli intervistati si spostano per lavoro o per studio.
Partendo dagli indirizzi dichiarati dagli utenti intervistati presso le due stazioni ed attraverso un software Gis (Geographic Information System), è stato possibile localizzare l'origine/la destinazione pedonale

Figura 1: Il bacino d'influenza della Stazione Dante (alta qualità estetica ed architettonica), e della Stazione Montesanto (tradizionale)

degli utenti intervistati e quindi stimare il bacino di influenza delle due stazioni (Figura 1).

I risultati delle stime hanno mostrato una differenza significativa tra l'estensione del bacino d'influenza delle due Stazioni (Cartenì et alii, 2014). In particolare l'estensione del bacino della Stazione Dante ha un area di 1.75 kmq ed è il 99% più esteso di quello della Stazione Montesanto (0.88 kmq). Inoltre il raggio medio del cerchio equivalente (in termini di area) dell'area d'influenza della Stazione di Dante è pari a 750 m, 42% maggiore rispetto a quello della Stazione Montesanto (che è di 530 metri). Considerando che il bacino di utenza di Dante è circa il doppio di quello di Montesanto, e che le due stazioni sono ubicate nel centro storico della città di Napoli, zona con un elevata densità abitativa e di attività (ad esempio negozi, uffici e università), la stazione Dante serve 120% in più di popolazione, 227% di dipendenti in più e 183% in più di attività. In ultima analisi sono state calcolate le isocrone di accessibilità in funzione del tempo di percorrenza medio tra l'origine/destinazione dello spostamento e la stazione in esame per i diversi intervalli di tempo. I risultati delle stime mostrano che la stazione Dante serve entro 10 minuti a piedi il 155% in più della popolazione e il 130 % in più di aziende.

Una stima del "valore" dell'estetica per le stazioni metropolitane

Per poter valutare e quantificare gli effetti della bellezza delle stazioni sui comportamenti di viaggio degli utenti sono state realizzate delle indagini di customer satisfaction sia su servizi metropolitani tradizionali che ad elevati standard estetici. In particolare è stato intervistato un campione casuale stratificato di più del 20% degli utenti conteggiati sui due servizi presi in analisi (tradizionale vs. elevati standard).

Uno dei principali risultati di queste indagini è stato quello di misurare la differente percezione della qualità tra i due servizi ferroviari. Si è osservato che l'utente medio del "bello" risulta essere mediamente più soddisfatto rispetto a quello del servizio tradizionale. Infatti, il pendolare medio della linea con stazioni ad alti standard architettonici, percepisce come "alto" il comfort in stazione mentre quello del servizio tradizionale lo ritiene "medio-basso".

Il risultato forse più interessante è stato l'aver riscontrato un così detto "effetto di contesto". A tutti gli utenti intervistati è stato chiesto di dichiarare quanto tempo secondo loro avevano impiegato per il loro viaggio. Confrontando i valori dichiarati con quelli medi misurati (oggettivi), si è riscontrato che gli utenti del servizio al elevati standard estetici tendono mediamente a sottostimare gli attributi del livello di servizio (irregolarità, tempo di attesa e tempo di accesso ed egresso) tra il 10% e il 60%, mentre il contrario accade per gli utenti della linea tradizionale (Cascetta et alii, 2014). L'effetto congiunto di sottostima e sovrastima produce una differenza sistematica media di percezione tra i due servizi che, ad esempio, per il tempo d'attesa è del 31% a fronte, di valori medi misurati pressoché uguali.

Per poter quantificare il "valore" della bellezza nelle stazioni ferroviarie è stato specificato e calibrato un modello di scelta del servizio. Per fare ciò sono state realizzate anche delle indagini SP (Stated Preferences - indagini di preferenze dichiarate) facendo attenzione

ad intervistare solo pendolari che conoscevano ed avevano utilizzato entrambi i servizi ferroviari (tradizionale ed ad elevati standard estetici). Su questa base è stato progettato uno schema del piano fattoriale; ad ogni intervistato sono stati proposti 12 scenari tra cui scegliere il servizio preferito, che differivano all'attuale esperienza di viaggio (ovvero il servizio usato al momento dell'intervista) per la variazione di attributi di livello di servizio (tempi e costi di viaggio). La scelta tra due alternative, un servizio caratterizzato da Stazioni con alti standard architettonici ed un servizio con Stazioni di tipo, è stata simulata utilizzando un modello di scelta Logiti Binomiale con Serial Correlation (per i dettagli si veda Cascetta e Cartenì, 2014).

Lo "spread della bellezza" della Linea 1 della metropolitana di Napoli

A partire dai risultati delle stime del modello, è stato possibile stimare il valore economico della "bellezza", stimato uguale a 38 centesimi di euro per viaggio che rappresenta la disponibilità media a pagare per un viaggiatore della metro. In termini di tempo, 38 centesimi di euro equivalgono ad una disponibilità per gli utenti ad attendere un treno fino a 6 minuti in più se ciò avviene in una stazione con alti standard architettonici, ovvero camminare sino a 9 minuti in più se per raggiungere una stazione "bella" (Cartenì, 2014).
A partire da questi risultati è stato stimato il bacino di influenza della linea 1 della metropolitana di Napoli sia nella configurazione attuale con le "stazione dell'arte", sia nel caso in cui fosse stata realizzata con standard architettonici tradizionali. I risultati delle stime mostrano che:

- se la Linea 1 fosse stata una "linea tradizionale", il bacino di influenza sarebbe stato di oltre 170 mila napoletani direttamente serviti a distanza pedonale;
- il bacino di influenza attuale (stazioni dell'arte) della Linea 1 è invece di circa 310 mila napoletani direttamente serviti a distanza pedonale.

In sostanza quindi lo "spread della bellezza", ovvero il differenziale tra l'ipotetico bacino tradizionale e quello attuale, è di circa 140 mila napoletani in più direttamente serviti dalla linea 1 per il solo fatto di aver realizzato le stazioni con elevati standard architettonici ed artistici.
Questi risultati, originali nel suo genere, aprono nuove possibilità applicative come ad esempio quello di considerare l'estetica una variabile esplicita di progetto al pari dell'intertempo o della regolarità del servizio negli Studi di fattibilità (es. analisi benefici-costi) per la progettazione di nuovi servizi di trasporto collettivo.

Bibliografia

Kido, E.M. (2005), "Aesthetic aspects of railway stations in Japan and Europe, as a part of context sensitive design for railways" in Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, (pp. 4381-396)
Edwards, B. (1997), "The Modern Station" in London:E & FN Spon
Cartenì, A. (2014) Il valore della bellezza per le stazioni ferroviarie: il caso della Campania, Clean Edition, Napoli
Cartenì, A., Galante, G., Henke, I. (2014), "The catchment area of high architectural railways stations: an application of the Graham scan algorithm" in WIT Transactions on the Built Environment.
Cascetta, E. (2014), Il progetto della Metropolitana di Napoli e della Campania, Clean Edition, Napoli.
Cascetta, E., Cartenì, A., Carbone A. (2013), "The quality in public transportation. The campania regional metro system" [La progettazione quality-based nel trasporto pubblico locale, Il sistema di metropolitana regionale della Campania] in Ingegneria Ferroviaria, 68 (3), pp. (241-261) ISSN: 0020-0956.
Cascetta, E., Cartenì, A. (2014), "The hedonic value of railways terminals. A quantitative analysis of the impact of stations quality on travellers behaviour" in Transportation Research Part A vol. 61, (pp. 41-52), DOI:10.1016/j.tra.2013.12.008
Cascetta E., Cartenì, A., Henke I. (2014), "Stations quality, aesthetics and attractiveness of rail transport: empirical evidence and mathematical models" ["Qualità delle stazioni, estetica e attrattività del trasporto ferroviario: evidenze empiriche e modelli matematici"] in Ingegneria Ferroviaria (pp. 307-32) ISSN: 0020-0956, 2014
Gatta, V., Marcucci, E. (2007), Quality and public transport service contracts, European Transport 36, (pp. 92-106)
Hensher, D.A., Prioni P. (2002), "A service quality index for area-wide contract performance assessment regime" in Journal of Transport Economics and Policy 36(1) (pp. 93-113)
Hensher, D.A., Stopher, P., Bullock P. (2003), "Service quality-developing a service quality index in the provision of commercial bus contracts" in Transportation Research Part A 37, (pp. 499–517)
Holgate, A. (1992), Aesthetics of Built Form, Oxford University Press, New York
Otto, S. (2000), "Environmentally sensitive design of transportation facilities" in Journal of Transportation Engineering 126(5), (pp. 363-366)
Meeks, C.L.V. (1995) The Railroad Station: an Architectural History, Dover Publications, New York
Thorne, M. (2001) Modern Trains and Splendid Stations, Merrel, London

Sulla Strada. Costruire spazi per nuove forme d'uso della città e per l'inclusione sociale

GIANNI CELESTINI, DALILA RUSSO

E CRISTINA SCIARRONE

Nelle condizioni frammentarie, caotiche e instabili della città contemporanea, soprattutto nelle periferie e nei contesti sub-urbani, il progetto dello spazio pubblico può nascere come programma autonomo perché privo di riferimenti con la cultura urbana tradizionale. Concepire allora la strada come interstizialità risultante di uno spazio collettivo caratterizzato da attività parallele e simultanee consente di interpretarla come una infrastruttura pubblica di uso comune.
Nei confronti dell'habitat contemporaneo, alla continua ricerca di nuovi equilibri temporaneamente stabili, ma inevitabilmente sottoposti a continue pressioni dinamiche, l'approccio paesaggistico si propone al contempo come un punto di vista e un approccio strategico, particolarmente efficace nel ricostruire legami interrotti attraverso contaminazioni e fusioni promettenti.
Guardare alla strada dal punto di vista del paesaggio significa sottrarla ad una doppia riduzione funzionale e semantica, espressione di una visione dello spazio pubblico inattuale. La prima - di immediata evidenza - considera la strada funzione della circolazione; la seconda - meno eclatante ma non meno insidiosa - assegna alla strada una "funzionalità urbana" di relazione tra gli edifici e i diversi usi esistenti in prossimità. Entrambe queste interpretazioni sottraggono alla strada altri attributi ed usi - talvolta meno evidenti - riducendone il potenziale.
La strada ridotta a "canale di circolazione" si trasforma in un manufatto ingegneristico perdendo allo stesso tempo il carattere di opera architettonica e di luogo sociale; sottomessa alla grammatica della morfologia urbana perde l'attributo di transitorietà della sua dimensione spaziale, dal carattere ibrido, aperto e flessibile.
La forza dell'approccio paesaggistico risiede nell'essere simultaneamente un filtro interpretativo per giungere ad una comprensione fenomenologica del territorio, e una proposta operativa che, promuovendo una dimensione multi-scalare, nel tempo e nello spazio, del progetto, appare naturalmente predisposto a risolversi in contenuti stratificati e interconnessi.
Interpretazione fenomenica e attivazione di processi all'interno dei territori urbani in crisi rappresentano i due momenti fondamentali, e indissolubilmente legati, di una strategia che riconosce nell'incoerenza delle trame urbane contemporanee la discontinuità delle relazioni tra differenti fattori dinamici (culturali, economici, spaziali, politici, ecc.).
Agire con il paesaggio, attraverso continue operazioni di calibratura dell'impronta operativa e di manomissione e/o di inclusione di fenomeni e sistemi esistenti, affida a procedure operative olistiche e incrementali l'efficacia di azioni di ri-equilibrio di ambiti territoriali difficili, mirando in definitiva a introdurre nuovi cicli di vita negli spazi aperti in favore di un loro nuovo metabolismo urbano e sociale. Si tratta di proporre modelli flessibili, costruiti per ibridazione e integrazione tra elementi originariamente separati, che riconoscono nell'eterogeneità di determinati contesti spaziali la possibilità di realizzare quello che Nan Ellin ha definito un "integral urbanism", metodo di lavoro che, partendo dai "luoghi in flusso" della città contemporanea, mira a convogliare in nuove espressioni creative le diverse forze potenziali che su di essi insistono.1
Integrazione, flessibilità ed eterogeneità sono gli attributi qualificanti di quei sistemi urbani ai quali riconosciamo un carattere democratico; luoghi in cui l'interazione tra contenuti differenti, liberamente e creativamente espressa, produce un grado di ricchezza e (bio)diversità tale da garantire un funzionamento generale del sistema più equilibrato e resiliente.
Ma adottare una visione del fenomeno urbano come sistema aperto e democratico esclude le restrizioni di una pianificazione rigida e controllata perché regolata da norme statiche ed accoglie piuttosto modalità operative indirizzate alla creazione di territori porosi e inclusivi, il cui contenuto sociale si esplica in una continua esperienza quotidiana del vivere gli spazi comuni.
Il carattere democratico in ambito urbano si sviluppa in quei contesti spaziali in cui le possibilità di scambio tra entità differenti sono garantite dall'esistenza di una superficie di supporto relazionale, identificabile come interfaccia continua e stimolante nella quale gli individui partecipano della vita pubblica, muovendosi, sostando o agendo in maniera individuale e collettiva.
L'esplosione della scala territoriale ha assunto una dimensione post-urbana, la forma insediativa si è spezzata tra le vie di scorrimento ed i quartieri isolati; nella maggior parte dei casi lo spazio pubblico, scarico ed impoverito, perde il carattere democratico che gli è proprio.
Questa perdita favorisce l'avvento di logiche e comportamenti di segno opposti, fondati su modalità di gestione degli spazi collettivi basate su un regime vincolistico e altamente limitante: da un lato si assiste allo sviluppo dei cosiddetti "luoghi del terrore" (spazi ipercontrollati e sottoposti a processi di inibizione di qualsiasi attività non prevista e fuori dal comune); dall'altro, la paura del diverso, che Zygmunt Bauman definisce "mixofobia",2 si traduce in processi di marginalizzazione sociale, vera causa scatenante della crescita degli spazi dell'insicurezza.
Queste dinamiche possono essere contrastate da un'ipotesi di lavoro finalizzata alla costruzione di una vera e propria "urbanistica del quotidiano"3, capace

di materializzare desideri, esigenze e libertà di coloro che, utilizzando gli spazi pubblici, sono naturalmente predisposti a lasciarvi un'impronta, traducibile in segni materiali e/o in proiezioni emotive.
Imparando dalle pratiche del quotidiano è possibile creare le condizioni affinché determinati luoghi in declino della città possano recuperare un carattere socialmente e spazialmente democratico, grazie all'applicazione di nuovi strumenti chiaramente derivati da una interpretazione dell'esistente. Ciò significa incoraggiare certi comportamenti, guidarli e ricondurli ad una superficie che si presenta come un luogo capace di accogliere contemporaneamente la dimensione sociale, emotiva, figurativa e funzionale del fenomeno urbano.
Per questo la strada si configura come campo di sperimentazione particolarmente adatto per la capacità di rappresentare un tessuto adattivo incline ad accogliere e intercettare tutti gli stimoli vitali auto-prodotti dal sistema urbano.
Interagendo fisiologicamente con l'habitat all'interno del quale si inserisce, la strada si presenta come un supporto fisico e immateriale orientato alla mescolanza di caratteri, attività e immaginari.
Un modo di guardare alla strada che trova un'eco nel pensiero di Jane Jacobs che, nel suo Vita e morte delle grandi città, caratterizza la strada in termini di sicurezza, vivibilità e, soprattutto, socialità, assimilando il transitare continuo delle persone alla danza, "forma d'arte tipica della città"4.
La Jacobs affida alla strada, come ambito nevralgico di intermediazione tra lo spazio intimo della propria casa e i luoghi d'incontro collettivo, il compito di permettere lo sviluppo di una vita sociale a carattere pubblico, in cui persone sconosciute si trovano nelle condizioni di instaurare un rapporto di fiducia reciproca, mantenendo al contempo un certo grado di sicurezza sociale dei luoghi prossimi all'abitazione.
Si tratta di assumere un atteggiamento realista, muovere alla ricerca di una adattamento specifico del progetto al luogo e alle tensioni che esprime.
Questo modo di affrontare lo spazio pubblico ha importanti precedenti, è un'attitudine del progetto che ha origine nella critica del modernismo e trova nell'opera di Aldo Van Eyck un riferimento di prestigio, un esempio di strategia interstiziale e multipolare.
La città è concepita come un sistema aperto e lo spazio/strada assume un valore espressivo, insieme all'individuazione degli spazi interstiziali, custodisce il potenziale relazionale e si da come dispositivo di reciproco scambio (in potenza).
La strategia di Van Eyck si configura come un decalogo per azioni incisive di progetto, finalizzate alla riformulazione dello spazio pubblico come luogo educativo, performativo e polisemico. Attivare processi nei margini, nelle strade, nelle soglie, nei luoghi che catalizzano la crisi della città ma anche dove capacità ed immaginazione possono manifestarsi, significa promuovere l'interazione sociale, invertendo il processo di marginalità e di disgregazione.
L'azione di Van Eych fondata sul concetto di "spazio intermedio in potenza" e su una interpretazione della città/strada come spazio spontaneo di gioco, suggerisce nuove modalità di (ri)abitare il presente: "Whatever time and space mean, place and occasion mean more".
Un lavoro finalizzato alla ridefinizione di parti di città e di confini mettendo in gioco la percezione di chi vi abita. Uno sguardo non tanto rivolto alla forma urbana quanto a programmi d'uso, ad abitudini e necessità emergenti o sopite. L'attenzione dei progettisti si sposta verso gli spazi "tra", gli interstizi della città perché ritenuti luoghi strategici.
Riprenderne l'esperienza significa interpretare processi e prestazioni tesi a stabilire
punti di forza su cui fare leva per realizzare nuovi equilibri tra spazi privati e pubblici, quest'ultimi intesi come spazi democratici, luoghi deputati alla partecipazione.
La strada, intesa come un dominio spaziale pervasivo e continuo idealmente esteso ben oltre i "limiti" disegnati dal tessuto edilizio, rappresenta lo spazio vitale per eccellenza dell'organismo-città, grazie alla sua capacità di garantire funzionamenti riattivando metabolismi urbani atrofizzati e arrugginiti, attraverso micro-azioni capaci di agire in regime di auto–catalisi per il contesto sociale, ambientale e spaziale in cui si inseriscono.
Allo stesso tempo, l'ipotesi di lavoro sviluppata mira a trasfigurare la strada da potenziale luogo d'insicurezza a spazio presidiato. La necessità di promuovere rapporti sociali si lega alla questione della vivibilità degli spazi pubblici urbani: un sistema poroso, permeabile e attraversabile si costruisce su spazi aperti vivibili e sicuri, nei quali la presenza continua di una forza sociale attiva garantisce un presidio spontaneo, nonché la costruzione di nuovi equilibri di fiducia e reciproco interesse verso l'altro. Tale processo di ri-appropriazione sociale permette anche di superare questioni lesive dell'equilibrio urbano come segregazione e marginalizzazione di fasce deboli della popolazione, vittime delle dinamiche disgreganti in atto nei territori urbani fuori controllo.
Inoltre, la strada viene proposta come vero e proprio spazio espressivo, perché capace di contribuire a costruire una nuova qualità urbana attraverso il ripensamento delle sue componenti materiali.
Le tre interpretazioni proposte definiscono la strada come spazio da (ri)abitare, stimolando una riflessione sulle sue caratteristiche fisiche e sugli usi che, in quanto superficie relazionale, è in grado di stimolare e sostenere in maniera programmatica o spontanea.
La strada, da mera "infrastruttura" di supporto alla mobilità del sistema urbano, torna ad essere un "luogo", uno spazio sociale vissuto e vivibile. Una inversione di tendenza che trasforma la contraddizione in spunto fertile, in un principio evolutivo di trasformazione e di uso dello spazio.
Si delinea quindi un'ipotesi di lavoro indirizzata all'individuazione di alcuni principi di attivazione interpretabili alla stregua di "fondamentali", ossia ele-

menti/fattori/contenuti imprescindibili della strada. In quei contesti urbani, in tensione per uno stato di crisi continuo e progressivo, la superficie continua della strada - per la prossimità e contiguità con i luoghi domestici e privati di vita quotidiana - è simultaneamente oggetto di attraversamento, appropriazione, luogo da domesticare e reintegrare all'interno di pratiche individuali e collettive.
Concepire la strada come un piano di lavoro suscettibile di micro-azioni variamente interconnesse consente di interpretarla come un vero e proprio tessuto biologico adibito a trasmettere, immagazzinare e rimescolare stimoli vitali diversificati, interagendo in maniera prolifica e sostenibile col metabolismo del sistema urbano in generale.
Le azioni proposte per tale tessuto, accogliendone il carattere multi-dimensionale, hanno una natura ed una efficacia trasversali, in quanto dotate della capacità di intervenire nei suoi differenti livelli (materiali e immateriali).
Tre questioni fondamentali, quindi, funzionano come principi di attivazione, strati operativi su cui intervenire al fine di (ri)assegnare alla strada la sua naturale funzione di sistema nevralgico socialmente e spazialmente inteso.
I tre principi di attivazione su cui lavorare al fine di rendere il sistema–strada un'interfaccia di relazione significativa sono: suolo, attività, visioni.
Il suolo mette in gioco la natura fisica della strada e ne rappresenta l'elemento essenzialmente costitutivo, cui si affida tanto una qualificazione materiale quanto una funzione narrativo – figurativa. Individuare e rintracciare le possibili caratterizzazioni del suolo permette anche di intervenire sulla capacità del sistema di assumere continuità e riconoscibilità, nonché di permettere lo sviluppo di una serie di attività interconnesse.
In un'ottica strategica, all'elemento suolo si rivolgono tutte quelle azioni destinate alla rimodulazione (riferita alle velocità di attraversamento), alla risignificazione (finalizzata a inserire espedienti narrativi), e alla riconnessione (orientata alla definizione di una rete di collegamento a gradienti variabili).
La tranvia di Saragozza (di Aldayjover Arquitectura) è un esempio di progetto di una strada in cui il trattamento del suolo determina nuove possibilità di attraversamento, sosta e connessione basate su principi di integrazione, contaminazione e differenziazione. L'individuazione di modalità di attraversamento variabili e modulate ha orientato la scelta dei materiali utilizzati e, di conseguenza, anche la definizione figurativa del sistema stradale nel suo insieme.
Un suolo narrativo è invece quello realizzato da Earthscape per Lidabashi Plano a Tokyo, grazie all'inserimento, nella superficie calpestabile, di scritte, immagini e linee finalizzate a rendere il piano orizzontale una vera e propria interfaccia informativa. Quest'opera, che non è topologicamente assimilabile ad una strada, rivela le potenzialità di un'azione misurata sulle possibilità di trasmissione di dati garantite dal trattamento della superficie orizzontale.
Il secondo principio di attivazione è identificato con attività, con riferimento a tutti quegli usi, socialmente ed economicamente sostenibili, che la strada può accogliere, trasfigurandosi così da sistema di transito a luogo dello "stare". In questo senso, parole–chiave possono essere inclusione, ricettività e disponibilità, tutte in vario grado evocano la predisposizione della strada ad accogliere ed integrare pratiche di natura differente.
Strategicamente si tratta di operare azioni di rilocalizzazione e rifunzionalizzazione all'interno del tessuto stradale. Ciò significa re-inventare usi per categorie di spazi, rintracciate e sistematizzate in base ad una indagine rivolta più specificatamente ai desideri, alle esigenze e alle abitudini delle persone.
Lavorare sulle attività implica adottare un registro multi-scalare, dunque flessibile e tatticamente efficace tanto su una rete alla scala urbana, quanto nel dettaglio spaziale associato alla dimensione familiare e prossima della strada.
Si tratta, inoltre, di operare programmi temporali, studiando le possibilità garantite da una strategia finalizzata alla sovrapposizione di usi differenti attraverso l'associazione di temporalità variate.
Un esempio di questo metodo operativo, in cui attività atipiche e temporanee si introducono pervasivamente in un tessuto stradale anonimo, è rappresentato dal PARK(ing) day organizzato ormai annualmente in diverse città del mondo e sostenuto decisamente dall'attività dello studio americano Rebar. Tramite lo sfruttamento degli spazi a bordo strada destinati a parcheggio viene realizzato un vero e proprio parco lineare temporaneo in cui attività differenti (creative, sociali e partecipate) materializzano le possibilità garantite da un uso alternativo di spazi destinati in maniera esclusiva alla mobilità. Tramite questa operazione, una qualsiasi strada urbana viene riappropriata in maniera prolifica generando nuove connessioni e relazioni principalmente all'interno del tessuto sociale.
L'ultimo principio di attivazione, definito visioni, interpreta la strada come un vero e proprio schermo proiettivo su cui depositare contenuti percettivi, scenari alternativi e prospettive future, attraverso processi di coinvolgimento democraticamente intesi. Secondo questa modalità operativa, la strada si presta ad accogliere e rappresentare, in una sorta di racconto spazialmente articolato, visioni derivanti dall'immaginario e dalla memoria collettivi e proposte alternative suggerite da sguardi esterni e molteplici.
Si tratta di incentivare e produrre strategie di riappropriazione sensibile della strada che, in quanto spazio pubblico e comune, può costituirsi come spazio di rappresentazione, ossia luogo nel quale riversare immaginari e contenuti immateriali.
Lavorare sulle visioni significa quindi operare in una dimensione immaginifica e intangibile, agendo principalmente tramite filtri interpretativi in grado di sollecitare e comprendere le proiezioni individuali all'interno di un disegno collettivo.
Un esempio dell'operazione descritta è rappresentato

dal lavoro svolto da Collectif Etc in un quartiere periferico di Marsiglia in cui, a seguito di una raccolta di proiezioni e desideri espressi dalla popolazione, una serie di "sedie postali", recanti visioni e prospettive future per il territorio, sono state distribuite nelle strade per testimoniare le possibilità offerte da un processo di condivisione percettiva al fine di individuare nuove strategie di trasformazione.
Complessivamente, quindi, i tre principi di attivazione descritti si prestano a lavorare in maniera integrata e sovrapposta, mantenendo come intento comune quello di associare ad una qualità figurativa e ad una capacità funzionale della strada anche un contenuto sociale imprescindibile.
I diversi strati vitali riconoscibili, sovrapponendosi in maniera non necessariamente pre-ordinata, raccontano di una condizione complessa in cui l'auto–organizzazione, più spesso confusa con uno stato di "casualità", rappresenta una delle proprietà fondamentali per il mantenimento di uno stato di resilienza del sistema. Ancora c'è molto da fare, la strada è uno straordinario laboratorio, un incubatore di idee, il fertile terreno di sperimentazioni per il progetto.

Note
1 Per un approfondimento delle teorie di Nan Ellin sul concetto di "integral urbanism" e di "slash city" si veda Ellin, N. (2006), Integral Urbanism, London, Routledge e Ellin, N. (2001), Slash city, in Lotus n. 110
2 Bauman, Z. (2007), Homo consumens: lo sciame inquieto dei consumatori e la miseria degli esclusi, Gardolo, Erickson
3 Il termine deriva dall'"everyday urbanism" approfondito dall'urbanista americana Margaret Crawford e chiaramente influenzato dalle teorie di Henri Lefebvre e Michel De Certeau. Per maggiori approfondimenti si veda Crawford, M., Chase, J., John, K. (a cura di), (1999), Everyday urbanism, New York, Monacelli Press
4 Jacobs, J. (1969), Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane, Torino, Einaudi

Bibliografia
Ellin, N. (2006), Integral Urbanism, London
Bauman, Z. (2007), Homo consumens: lo sciame inquieto dei consumatori e la miseria degli esclusi, Gardolo, Erickson
Crawford, M., Chase, J., John, K. (a cura di), (1999), Everyday urbanism, New York, Monacelli Press
De Certeau, M. (2001), L'invenzione del quotidiano, Roma, Lavoro
Lefebvre, H. (1976), La produzione dello spazio, Milano, Moizzi Editore
Jacobs, J. (1969), Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane, Torino, Einaudi

La riscoperta dei mercati tradizionali nello sviluppo di nuove strategie per la rivitalizzazione urbana

IRENE CHINI

Il mercato come spazio pubblico
Nel corso della storia mercati e città sono stati capaci di autorigenerarsi vicendevolmente e possono essere considerati come due facce della stessa medaglia.
Il mercato e la città si sono sviluppati congiuntamente come specifiche situazioni economiche nelle quali il surplus della produzione supportava la differenziazione della società urbana attraverso le classi sociali e le comunità (Weber, 1969; Harvey, 1973). Come rielabora il concetto Bestor: "Throughout history, cities and markets have sustained each other, the former providing location, demand, and social context for the latter; the latter, providing sustenance, profit and cultural verve to the former" (Bestor, 2001: p.2992), stabilendo una chiara interdipendenza tra le due realtà.
I mercati sono considerati come la più antica e predominante forma di attività pubblica (Bahrdt, 1966), difatti hanno da sempre rappresentato molto di più di un luogo dedicato esclusivamente allo scambio economico. Un'evoluzione del concetto di mercato, inteso come spazio pubblico, può essere letta anche in Habermas, che ha definito la "sfera pubblica" come quello spazio che si frappone tra gli individui e l'autorità governativa, e che crea una struttura attraverso la quale le persone possono incontrarsi e discutere criticamente argomenti d'interesse pubblico. Queste discussioni, secondo il teorico tedesco, avvengono in luoghi di consumo, costruiti attorno alla piazza principale, e proprio questi spazi offrono un controbilanciamento al governo e alle istituzioni, sviluppatosi nel mondo preindustriale del libero mercato e che rappresenta quindi una chiara e importante connessione tra il mercato e lo sviluppo di un certo tipo di democrazia (Habermas, 1991).
Secondo Walter Benjamin (2002), inoltre, il ruolo dei mercati risulta fondamentale per il processo di formazione identitaria della società, in quanto non rappresentano solamente un modo di vedere la città ma anche il nostro comportamento al suo interno, e questo modo di osservare e agire nella città ha effetti rilevanti sulla creazione di un'identità di cittadino consapevole. Pertanto, i mercati contribuiscono alla vita quotidiana delle città proprio perché permettono alle persone di imparare a vivere all'interno della dimensione urbana, all'interno della sua diversità, che può essere talvolta difficile da gestire e da comprendere. Attraverso questo tipo di spazio pubblico le persone comprendono la società intorno a loro,

incrementando, al contempo, la coesione sociale e il senso di appartenenza a una comunità.
Sophie Watson (2009), esponente del rinnovato interesse accademico per il tema dei mercati, descrivendo la situazione londinese, afferma che essi sono un luogo di socialità, dove la prossimità fisica dei venditori/consumatori genera interazioni limitate ("rubbing along" come lo definisce l'autrice), come un sorriso o un cenno del capo, ma pur sempre interazioni. Questa dimensione risulta essere tipica di spazi pubblici come i mercati, dove la struttura organica spaziale è in netto contrasto con quella razionale dei supermercati: sono proprio le caratteristiche fisiche del mercato, come la sua location, l'accessibilità, le dimensioni e i servizi offerti al suo interno, ad influenzare notevolmente la sua socialità (Watson, 2009). Sulla stessa linea, Anderson considera il mercato come una "cosmopolitan canopy", una sorta di ombrello protettivo cosmopolita, una zona di confort, dove le persone non solamente vengono in contatto con degli sconosciuti, ma si sentono rilassati e protetti nel fare questa esperienza: "The cosmopolitan canopy is peculiar in that people of diverse backgrounds feel they have an equal right to be there. In this space, they can observe and be observed by others, modelling comity unwittingly" (Anderson, 2011: pp. 278-279).
Il mercato rappresenta una tipologia molto particolare di spazio urbano, un'area nella quale tutti i partecipanti sperimentano cosa significa uno spazio pubblico centrale, condiviso e sociale. Formando una parte cruciale dello spazio pubblico della città, il mercato è il cuore dell'esperienza urbana, dove qualunque persona può andare per incontrare, comunicare o scambiarsi idee, o solamente a godersi la vista, i suoni e i profumi del luogo, rimanendo anonimo nella folla.

La riscoperta dei mercati nelle strategie di rivitalizzazione urbana

I mercati urbani hanno una declinazione spaziale molto diversa secondo la loro location e la loro funzione, come anche differiscono nelle forme e dimensioni: mercati all'aperto, mercati coperti, mercati di strada o inseriti in una struttura commerciale, dedicati ad una particolare tipologia di prodotto o genere alimentare, misti, collocati in uno stesso luogo o itineranti. Tipicamente sono amministrati dalle autorità locali, anche se, recentemente, sta crescendo il numero di mercati gestiti da enti privati, dalla comunità, attraverso partnership pubblica privata o Farmer's Market. Nonostante queste differenze, i mercati hanno delle caratteristiche sostanziali comuni: hanno luogo tra le comunità locali, sono fonte di occupazione e ricchezza locale, sono un legame con l'economia rurale e le produzioni locali, coinvolgono modi di vivere e lavorare nelle comunità e sono un luogo di attrazione turistica importante per le città e i loro quartieri. In definitiva, hanno una funzione centrale nella vita locale cittadina e come centro di connessioni, interconnessioni e vita sociale, e in molti casi sono ruoli che hanno mantenuto nel corso dei secoli.
Indipendentemente dal fatto che i mercati siano considerati da sempre uno degli spazi pubblici chiave per le città, nel corso della storia hanno subito delle oscillazioni: il perché del declino di alcuni o del successo di altri, non è un argomento di facile trattazione, a causa di diversi fattori interconnessi (come la diffusione dei supermercati e la nascita del nuovo sistema di distribuzione o la rilocazione di alcuni mercati lontani dalla loro circoscrizione). Nonostante ciò, i mercati possono ancora offrire opportunità di crescita economica locale ma anche un'occasione d'incontro e socializzazione per i cittadini, promuovendo valori di tolleranza, rispetto reciproco e democrazia: in questo modo possono agire come punto focale per le comunità locali.
L'età d'oro dei mercati in Europa è avvenuta intorno alla metà del XIX secolo, quando hanno avuto un ruolo centrale nel tradurre e dare un significato alla modernità e il capitalismo, attraverso innovazioni e opportunità di business che li accompagnavano: "Llegaron a convertirse en una de las más claras manifestaciones del orgullo municipal, de la innovación arquitectónica, de la renovación urbana y de las nuevas formas comerciales de la ciudad capitalista" (Gúardia e Oyón, 2010: 11). I mercati hanno contribuito concretamente all'evoluzione della città: socialmente come punto di riferimento per i cittadini, a livello economico generando posti di lavoro e opportunità imprenditoriali, e dal punto di vista urbanistico alterando le modalità con cui le città venivano costruite (adeguandosi alla presenza del mercato e favorendone la sua funzionalità, ad esempio attraverso la pianificazione di nuovi accessi o servizi). Come affermano Gúardia e Oyón: "Desde el punto de vista urbano, el Mercado cubierto de esta época vino a ser el paso intermedio entre la plaza -o las plazas- de mercado al aire libre, auténtico corazón de la ciudad preindustrial, y las actuales zonas comerciales o peatonales o los modernos centros comerciales de la periferia; es decir, la transición entre una sociabilidad de calle y una ambientalmente acondicionada en el interior de estos artefactos" (Gúardia e Oyón, 2010: 11-12).
Studiati da diverse prospettive, i mercati sono un osservatorio privilegiato poiché attraverso lo studio delle strutture è possibile ricostruire l'architettura dell'epoca (approfondendo l'evoluzione della modernità e della tecnologia), descrivere la città (riflettendo sul coinvolgimento dell'amministrazione locale e la pianificazione urbana) e la società (analizzando le interazioni socio-economiche che hanno origine dall'esistenza dei mercati e dalla loro capacità di tessere relazioni).
L'inizio del XX secolo, con l'avvento del mondo industrializzato, ha portato una prima ondata di declino nel sistema mercatale, segnando l'inizio della sua obsolescenza. Il declino è imputabile principalmente al cambiamento nel sistema di distribuzione alimentare: "La razón principal del declive residió en la revolución en la distribución de los alimentos que supuso de dominación de la cadena de distribución por grandes mayoristas que rompieron la antigua relación directa

y de carácter local entre productor y vendedor que imperaba en el modelo de producción agrícola y distribución de alimentos de los mercados del siglo XIX" (Gúardia and Oyón, 2010: 56). Il modo in cui il cibo ha iniziato a essere prodotto e distribuito da questo momento in poi, quindi, ha aiutato ad accelerare il declino dei mercati.
Dopo la seconda Guerra Mondiale, molti altri fattori hanno contribuito a incrementare e acuire le problematiche, accompagnando una seconda fase di declino. Le strutture fisiche e gli edifici stessi che ospitavano i mercati avevano un'urgente necessità di essere ristrutturati, cosa che le amministrazioni locali non potevano permettersi di fare in quel preciso momento storico. Contemporaneamente, si è verificato un cambiamento radicale all'interno della città, dovuto all'introduzione dei veicoli a motore e, conseguentemente, allo spostamento di molti cittadini verso la periferia. Più di tutto, tuttavia, l'introduzione dei supermercati, con le loro pratiche self-service, ha cambiato irrimediabilmente il modo in cui le persone acquistavano il cibo e la loro interazione con i venditori.
Negli ultimi decenni, tuttavia, abbiamo assistito ad una graduale ma costante riscoperta dei mercati tradizionali da parte delle amministrazioni locali e dei policy maker, cosa che li ha portati ad essere il soggetto di un crescente entusiasmo. Molti progetti europei (come Central Markets, Marakanda, Urbact Markets e MedEmporion) o singole municipalità (come Torino, Londra, Marsiglia e Barcellona), hanno riconosciuto che una leva chiave per avere città più sane risieda nello sviluppo dei mercati e l'implementazione di piani d'azione incentrati su di essi. Inoltre, sono state create importanti reti transnazionali, come Emporion – Association of Best Food and Traditional Markets of Europe , un'associazione di mercati nata da un gruppo di cinque città Europee (Barcellona, Budapest, Londra, Lione e Torino), con il compito di difendere e rafforzare la posizione dei mercati nella società europea e il loro ruolo nella costruzione della comunità europea, supportando l'identità e la cultura che nasce al loro interno, o come Love Your Local Markets , un'associazione che vanta tra le sue fila più di 900 mercati.
L'approccio del placemaking applicato ai mercati
Indipendentemente dal loro nome, organizzazione o location, una cosa è evidente: i mercati promuovono molteplici funzioni (sociali, politiche ed economiche), sono poliedrici, fungibili e reattivi, in grado di rispondere alle criticità della città contemporanea. Piuttosto che semplificare la loro funzione, come centro di scambio e approvvigionamento, i mercati mettono in luce le connessioni con la città e la comunità che rimangono nascoste ma pur sempre vitali, avendo il grande potenziale di trasformare uno spazio aperto (una strada, una piazza o un parcheggio che sia) in uno spazio pubblico. Proprio per queste particolari "abilità", le dinamiche innescate dai mercati e i loro possibili utilizzi nelle strategie di rivitalizzazione urbana hanno riscosso molto successo tra gli studiosi e practitioner del placemaking, più legati ad un approccio bottom-up della pianificazione.

In un momento in cui le città stanno gradualmente aumentando la loro complessità e sono minacciate da una crescente frammentazione sociale, fornire ai cittadini degli spazi per l'interazione sociale è diventato un obiettivo di vitale importanza per le amministrazioni locali e l'approccio del placemaking mira proprio a reinventare spazi pubblici per le comunità; e i mercati sono stati identificati come strumenti efficaci per mettere in pratica tale approccio. Indirizzato verso la partecipazione community-based, il placemaking, coinvolge la pianificazione, il design, la gestione e la programmazione degli spazi pubblici: non si limita solamente a creare un miglior design, ma interviene nel facilitare un pattern di attività e connessioni (culturali, economiche, sociali ed ecologiche) in grado di dare una definizione e un senso identitario a un luogo, supportandone anche l'evoluzione futura. Un processo di placemaking di successo, riesce a capitalizzare gli assett della comunità, l'ispirazione e il suo potenziale, creando, in ultima istanza, spazi pubblici di successo che possano promuovere il benessere dei cittadini. L'intero processo inizia nel momento in cui una comunità esprime una necessità o un desiderio riguardante il luogo dove essi vivono, anche senza un piano d'azione ben definito; la volontà di unire diverse persone intorno ad una visione comune per uno spazio della città, di solito, prescinde dalla pianificazione degli interventi da attuare, ma nasce piuttosto da un'urgenza della comunità. Il programma di lavoro che viene portato avanti seguendo i principi del placemking permette alle persone di realizzare in termini pratici quanto la loro visione collettiva possa ispirare un'effettiva pianificazione dello spazio, guardando con nuovi occhi il potenziale dei parchi, piazze, strade o mercati, rianimando l'ambiente e le esperienze quotidiane dei cittadini.
I concetti che stanno alla base del palcemaking hanno avuto origine negli anni '60, quando Jane Jacobs e William H. Whyte hanno rivoluzionato l'idea della pianificazione e del design delle città, incentrandole sulle persone, spostando l'attenzione dalle macchine e dai centri commerciali. Il loro lavoro era focalizzato sull'importanza di quartieri vivibili e spazi pubblici invitanti, che dovevano essere condivisi e partecipati dagli abitanti della città.
La relazione dialettica tra lo spazio e la società risulta quindi evidente e un punto di partenza fondamentale quando si vogliono ottenere migliorie sociali attraverso il design dello spazio. Come afferma Manuel Castells (1977), l'uomo dà una forma, una funzione e un significato sociale allo spazio nel momento in cui forma delle relazioni con altre persone. Soja (2010) approfondisce il concetto considerando lo spazio non solamente come un prodotto di un processo politico e sociale, ma anche come una forza che influenza, a sua volta, questi processi in maniera rilevante. La società e gli individui modellano lo spazio in base ai loro valori, bisogni e aspirazioni, e lo spazio definisce le pratiche e le percezioni spaziali degli individui. Lo spazio, dunque, può essere deliberatamente progettato per generare un cambiamento nella società,

mettendo in relazione il design e la pianificazione con i cambiamenti sociali (Soja, 2010).
I mercati, negli ultimi anni, sono stati inclusi nelle strategie per la creazione di spazi pubblici di successo e sono sempre più utilizzati come strumento del placemaking: l'identità e la struttura complessa del mercato aiutano a svelare ai cittadini le molteplici rappresentazioni e significati degli spazi urbani.
Nella prospettiva della pianificazione, approcciarsi al mercato come costrutto sociale suggerisce nuove visioni nella comprensione dell'identità spaziale, delle relazioni comunitarie, della coesione sociale e del senso di attaccamento ad un luogo: "Marketplaces represent the community, epitomize the community and they are symbols in the community. Markets release the creative, recreational, civic and economic energies between the community and the individuals who compose it. The "magic" of the marketplace is in how people respond to their perception of the place/activity and ho what response renews both persons and place" (Morales, 2011: 12). I mercati rappresentano, quindi, lo spazio pubblico quotidiano della città, dove attraverso l'esperienza vissuta in attività costantemente ricorrenti, il senso di appartenenza e di attaccamento sono costruiti sulla base di usi ritualizzati dello spazio e cambiamenti nel corso del tempo (De Certeau, 1984).

Conclusioni
In conclusione, è possibile affermare che anche nel XXI secolo, considerando le problematiche della città contemporanea, un sistema di mercati urbani può fungere da efficace centro di scambi e connessioni tra economia rurale e urbana, e da punto di riferimento per la cultura locale e la vita sociale dei residenti.
Investire nelle attività mercatali, indipendentemente dalle loro dimensioni, significa generare benefici economici, sociali, ambientali e per la salute delle persone, che sono fondamentali per creare un luogo vivace e attrattivo dove vivere, lavorare e svagarsi. Questi investimenti sono indirizzati al perfezionamento della gestione imprenditoriale e organizzativa, come anche al miglioramento delle infrastrutture fisiche.
Barcellona è forse il caso più esemplificativo e precursore dei tempi. La storia dello sviluppo del sistema dei mercati ha inizio già nel XIX secolo, durante una fase intensiva dello sviluppo urbano della città, durante la quale i mercati sono stati inseriti nella pianificazione urbana, considerandoli un servizio di primaria importanza da fornire ai cittadini, sullo stesso piano dell'elettricità, l'acqua e la spazzatura. Barcellona ha scommesso sul suo futuro rivitalizzando i mercati pubblici, continuando a dare priorità al loro finanziamento (nonostante la severa crisi finanziaria che si sta sperimentando) ed in cambio, l'impulso dato ai mercati ha aiutato a rivitalizzare la città stessa e la regione della Catalogna.
La municipalità di Barcellona ha mantenuto un'attenzione costante per queste strutture e, oggigiorno, il network di 43 mercati e le modalità di rivitalizzazione sono state identificate come un modello di sviluppo urbano, conosciuto come il Barcelona Market Redevelopment Model , degno di essere esportato e imitato da altri città.

Note
1 Per un approfondimento sui progetti europei: http://www.centralmarkets.eu, http://www.marakanda.eu/, http://urbact.eu/, http://www.medemporion.eu.
2 Si veda http://www.emporiononline.com/.
3 Per approfondire http://loveyourlocalmarket.org.uk.
4. William Whyte autore di "The Social Life of Small Urban Spaces" (1980) e Jane Jacobs autrice di "The Death and Life of Great American Cities" (1961) sono stati i primi a occuparsi di placemaking, e le loro teorie innovative hanno influenzato generazioni di planner e attivisti dello spazio pubblico. Nel 1975 hanno fondato Project for Public Spaces (PPS), un'organizzazione no profit di pianificazione e design che si occupa di aiutare le persone a creare e gestire gli spazi pubblici di successo, al fine di creare comunità più forti e consapevoli. All'interno dell'organizzazione è stata creata una sezione dedicata esclusivamente ai mercati pubblici.
5. Per un approfondimento si veda il sito dell'Istitut Municipal de Mercats http://w110.bcn.cat/portal/site/Mercats/.

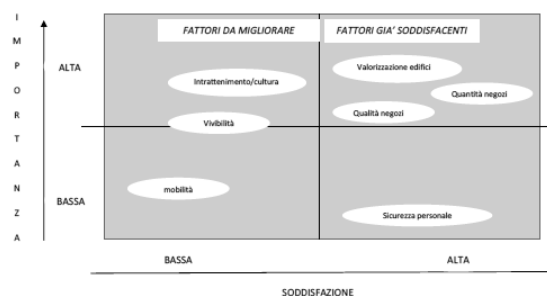
Bibliografia
Anderson, E. (2011) The Cosmopolitan Canopy. Race and Civility in Everyday Life, Norton, New York
Bahrdt, H. P. (1966) Lineamenti di sociologia della città, Marsilio, Padova
Benjamin, W. (2002) The Arcades Project, Belknap Press, Cambridge
Bestor, T. (2001) Markets: anthropological aspects, in Smelser, N.J. and Baltes, P.B. (eds.) International Encyclopedia of the Social Behavioural Sciences, Elsevier, Oxford
Castells, M. (1977) The urban question. A Marxist approach, Edward Arnold, Londra
De Certeau, M. (1984) The practice of everyday life, University of California Press, Berkeley
Guàrdia, M. e Oyón, J. L. (2010) Hacer la ciudad a través de los mercados: Europa, siglos XIX y XX, Museum d'Hisròria de Barcelona, Istitut de Cultura, Barcelona
Habermas, J. (1991) The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society, MIT Press, Cambridge
Harvey, D. (1973) Social Justice and the City, John Hopkins University Press, Baltimore
Morales, A. (2011) "Marketplaces: Prospects of Social, Economic and Political Development" in Journal of Planning Literature, 26(I) (pag. 3-11)
Soja, E.W. (2010) Seeking spatial justice, University of Minnesota Press, Minneapolis
Watson, S. (2009) "The magic of the marketplace: sociality in a neglected public space" in Urban Studies, 46(8) (pag. 1577-1591)
Weber, M. (1969) The nature of the city, in Sennett, R. (ed.) Critical Essay on the Culture of Cities, Appleton-Century-Crofts, New York (pag. 23-46)

Commercio e mobilità per lo spazio pubblico

SILVANA CRAPANZANO
E VALERIA SCAVONE

1.Premessa
Il contributo mira a riflettere sul ruolo che la variabile economica e, in specie, i Centri Commerciali Naturali (CCN) possono avere nella riappropriazione dello spazio pubblico dei contesti urbani minori in sofferenza. Il caso studio é Favara, piccolo centro siciliano giunto alla ribalta nazionale, da un lato, per il crollo avvenuto nel 2010 di un edificio degradato del centro storico (a causa del quale due bambine hanno perso la vita) e, dall'altro, per la recente realtà creativa del Farm Cultural Park.
Dopo la Carta di Aalborg e la Campagna europea Città sostenibili, la Carta di Lipsia (2007), auspicando un maggiore ricorso alle strategie della politica di sviluppo urbano integrato, mira - tra le altre cose - ad assicurare qualità degli spazi pubblici e a potenziare l'economia locale mediante la promozione di un trasporto urbano efficiente e accessibile. E proprio a questi principi della Carta, riferimento politico e culturale, si ispira lo studio che è stato portato avanti nell'intento di innescare sviluppo in un'area "interna" della Sicilia (non definibile come tale in quanto vicina ad Agrigento, polo di servizi collocato a meno di 20 min., secondo i parametri ministeriali del documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi strutturali", 2014) che, nonostante il suo dinamismo demografico (in controtendenza rispetto ai rimanenti comuni della regione agrigentina), ha un centro storico in abbandono e un'economia che risente degli effetti deleteri conseguenti alla realizzazione di alcuni centri commerciali "artificiali" (i "non luoghi" di Augè o i "superluoghi" di Agnoletto et al.) nelle vicinanze. Il contributo (che in parte riflette gli esiti della tesi di laurea dell'arch. Crapanzano) mira a riflettere sul ruolo prezioso che i Centri Commerciali Naturali possano invece svolgere nella rigenerazione delle città, se coadiuvati da adeguate politiche urbane e progetti in termini di mobilità sostenibile che consentano alle comunità di riscoprire lo spazio pubblico. Nel caso affrontato, la riappropriazione dello spazio pubblico avviene mediante la riconversione dell'asse portante del tessuto urbano in termini di mobilità sostenibile, il riutilizzo delle aree libere a causa dei crolli e la valorizzazione delle risorse culturali del tessuto urbano, potrebbe portare anche a Favara il rilancio delle attività economiche, il miglioramento della qualità della vita, la riscoperta dell'identità locale.

2.Il tema: commercio, qualità della vita e mobilità[1]
Ricordando quanto affermato da Perenne (1971) in merito alla connessione tra la nascita delle città moderne e le attività commerciali, si constata che è ormai consolidata l'opinione che "non competono solo le idee ma anche i territori " (Moccia, 2012, 16) e, pertanto, le città devono "creare le migliori condizioni ambientali per lo sviluppo o la creazione di nuove imprese" (ibidem).
Col cambiare degli assetti urbani, è infatti variato anche il ruolo del commercio negli spazi urbani: mentre prima "il centro" aveva una funzione sociale e identitaria fondamentale, in seguito dell'evoluzione degli esercizi commerciali degli ultimi decenni, le dinamiche sono cambiate profondamente. La moderna distribuzione al dettaglio ha nuovi spazi, nuovi servizi, nuove collocazioni in ambito urbano anche poiché gli utenti, grazie alla mobilità privata e all'esigenza di concentrare il tempo dedicato al consumo, abbandonano gli acquisti in centro. Le conseguente chiusura degli esercizi commerciali "di vicinato", non più competitivi, ha comportato degrado e abbandono dei centri storici, sia nelle grandi città che nei piccoli centri, con ricadute che vanno oltre il fatto meramente economico-produttivo, per coinvolgere anche la sfera sociale e identitaria.
Amendola riporta l'attenzione sul commercio in città in quanto il grado di soddisfazione dei fruitori di un centro antico si misura sì dalla presenza delle permanenze storico-artistici, ma anche dai locali, bar, cinema e librerie che arricchiscono ed integrano l'offerta, anche culturale, di una "città vetrina" (2006). Riportare il commercio in città vuol dire innescare un valore aggiunto a sostegno delle politiche di coesione sociale perché rivitalizzare i centri urbani significa anche riattivare le relazioni tra le persone e accrescere la percezione della sicurezza. Ma, affinché ciò si verifichi, è necessario risolvere una delle criticità più diffuse, soprattutto nei comuni della Sicilia, la mobilità.

Figura 1: Le attese dei cittadini-consumatori dallo studo Eurisko per Indicod [2] del 2003 (Ricciardi, 2012, 34). Elaborazione a cura dell'architetto Silvana Crapanzano.

Dalla fig. 1, che esprime i fattori sui quali puntare per migliorare l'attrattività del centro urbano, emerge prepotentemente la mobilità quale fattore del tutto insoddisfacente, a fronte della forza di edifici e monumenti di valore storico e della sicurezza personale. La disciplina urbanistica, infatti, in prima istanza attenta alle esigenze del cittadino tanto da pianificare nelle città spazi aperti per il loisir, è divenuta nel tempo vittima dell'esigenza di 'modernità' tanto da relegare strade e piazze solo a "parcheggi". Un rischio

già temuto da Camillo Sitte, consapevole della necessità di arginare questo fenomeno per il quale l'effetto "spaziale delle piazze è andato perduto" (Sitte, 2007, 66). Tale annullamento della res publica rende ancora oggi le città invivibili e inaccessibili, soprattutto alle utenze deboli, private del ruolo di "luogo per la comunità" in seguito alla riduzione progressiva delle possibilità di "accesso alle diverse funzioni urbane" (Bettini, 2004, 329), private di spazi pubblici e semipubblici destinati alla socializzazione, allo scambio, al mercato (nuclei fondativi della civitas).
La riqualificazione urbana deve pertanto attuare strategie per riportare vivibilità (elemento critico, fig.1) in ambito urbano e per creare occasioni di sviluppo locale che restituiscano identità e opportunità di rilancio economico, utili anche ad arginare il fenomeno dello sprawl (con conseguenti benefici in termini di riduzione del consumo di suolo).
In questo contesto, per contrastare gli effetti negativi dello "spazio meticolosamente pianificato" dei centri commerciali artificiali (Aquila, 2006, 116), sono state realizzate numerose iniziative di gestione coordinata dei centri storici o di specifiche aree commerciali urbane. A livello nazionale, si citano le esperienze dei Centri Commerciali Naturali (Toscana)[3], i Programmi di Riqualificazione Urbana (Piemonte), i Progetti Integrati di Valorizzazione del Commercio[4], etc.; a livello internazionale, il Town Centre Management in Gran Bretagna, le Cellules de Gestion de Centre-Ville in Belgio e Francia, i Centros Commerciales Abiertos in Spagna e i BID (Business Improvement District) in America, tutti casi di valorizzazione del commercio come "integratore dello sviluppo di specifiche aree" (Ricciardi, cit., 38).
Se il "centro commerciale" si definisce quale "insieme di diversi esercizi di vendita al dettaglio progettati e realizzati unitariamente inseriti in una struttura edilizia fisicamente continua a destinazione specifica" (Decreto Presidenziale del 11/07/2000, all. 1, art.4 comma 1), il CCN rappresenta un sistema di esercizi coordinato e integrato da una politica comune di sviluppo e di promozione del territorio, quindi una rete commerciale di attività allocate su una stessa area che possono, attraverso eventi culturali, cartelloni artistici, iniziative ricreative, innescare la promozione strategica del centro urbano partecipando alla sua attrattività e vivibilità.

3.Il caso studio[5]

Il territorio comunale di Favara è sito nel versante centro-meridionale della Sicilia e si sviluppa lungo la linea ad Est del centro abitato di Agrigento, la città capoluogo di provincia da cui dista appena 10 Km. Il territorio (81,32 Kmq) si innalza verso Nord fino ad una quota di circa 500 m s.l.m., mentre il centro abitato é sito a circa 300 m s.l.m..
Le prime testimonianze risalgono al periodo dei Sicani, ma vi sono state rinvenute tracce della dominazione greca ed araba. E' proprio durante il periodo di dominazione degli Arabi che assunse il nome Fewar e Rahal Fewwara, "polla d'acqua scaturiente" (Cilona, 1990, 50).
L'Amico, nel citare alcune fonti storiche, riferisce che "Federico II Chiaramonte fu il fondatore dell'antico castello di questa Terra della Favara circa l'anno 1270, come vogliono conformemente li nostri storici di Sicilia, e ce lo confermano poscia più chiaramente le armi gentilizie chiaramontane, incastrate nelle fabbriche di detta Rocca" (Amico, 2006, 438).
Parlando della roccia fortificata e del castello non si può fare a meno di evidenziare l'importanza che la fonte "Canali" ha avuto nella scelta del luogo e nella vita del maniero (Antinoro, 2005, 67), intorno al quale si andò sviluppando un tessuto urbano irregolare da cui ebbe origine la prima borgata di Favara.
La città antica non ha un carattere monumentale, ma è ricca di spazi, di percorsi, di luoghi, di un tessuto urbano e di un aggregarsi di case e casupole che compongono il disegno urbano e fanno la cultura e l'identità della comunità che li ha vissuti. L'impianto urbanistico originario, tipicamente medioevale, adattato al sito e all'andamento del terreno, ha subito nel tempo ampi interventi con alcune integrazioni di tessuto urbano seicentesco e, successivamente, con l'espansione dei quartieri sette-ottocenteschi che definiscono il perimetro dell'attuale centro storico.

Figura 2: Ipotesi di ricostruzione storica dell'impianto urbano da fonti cartografiche. Elaborazione a cura dell'architetto Silvana Crapanzano.

Favara vive un boom edilizio negli anni '90 quando la popolazione (32.237, ISTAT 1991) aumenta rispetto ai decenni precedenti, ma successivamente subirà un picco negativo (31.098, ISTAT 2001), che verrà colmato nel 2011 (con 32.972 abitanti, ISTAT).
Questo aumento della popolazione ha portato all'edificazione di aree periferiche (Fig.2), senza alcun disegno urbanistico, e al conseguente abbandono degli edifici del centro, con conseguente degrado di questa parte della città. Prova ne è il fatto che nella mattina del 23 gennaio 2010 la città è stata scossa dal boato

causato dal crollo di una palazzina in via del Carmine, nel centro storico, con conseguenti lutti gravissimi. Da quel momento si è provveduto allo sgombero graduale di molti abitanti di edifici pericolanti e oggi il centro storico, in più parti perimetrato da recinti murari che racchiudono le aree demolite o crollate, si presenta degradato e spopolato.
Dal 2010 però qualcosa sta cambiando: nei setti curtigghia, ha preso piede la "Favara contemporanea", una sorta di oasi culturale nel cuore della città. La toponomastica lo indica come Cortile Bentivegna, un aggregato costituito da sette piccoli cortili che ospitano piccoli edifici di matrice araba. Denominata Farm Cultural Park, è oggi una galleria d'arte e residenza per artisti, fondata nel 2010, dal notaio Andrea Bartoli. Oltre che come museo, si propone anche come centro culturale e turistico, vi vengono allestite mostre pittoriche temporanee e istallazioni permanenti di arte contemporanea[6] e - dopo un periodo di diffidenza da parte della comunità locale - oggi sta contribuendo, con numerose iniziative di progettazione condivisa, al recupero di parte del centro storico anche attraverso le reti nazionali e internazionali[7].

4.Ipotesi progettuale Centro antico di Favara, da "linea" a "motore di sviluppo" [8]
La realizzazione di centri commerciali nelle vicinanze dal 2008 ("LeVigne" a Castrofilippo, cui si è aggiunto di recente "Città dei Templi" ad Agrigento), ha comportato, in diversi centri urbani della provincia agrigentina[9], gravi conseguenze non solo da un punto di vista economico ma anche sociale, culturale, energetico, paesaggistico, favorite dallo strapotere della mobilità affidata al mezzo privato (a Favara n.20.955 automobili su 32.972 abitanti, dato ISTAT 2011), caratteristica propria di questo contesto culturale.
Se si esclude l'oasi della Farm di cui si è detto, l'unico segnale di risveglio della città di Favara, avviato per cercare di contrastare gli effetti negativi del fenomeno descritto, è la costituzione dei due Centri Commerciali Naturali ("Aldo Moro" e "Centro Antico"), entrambi regolarmente accreditati dalla Regione Siciliana[10] .
Espressione della volontà dei commercianti, hanno il fine di organizzare e proporre una offerta integrata, mettendo in risalto l'intero patrimonio produttivo, storico-culturale e architettonico, nell'intento ultimo di contribuire alla rivitalizzazione dei centri urbani e alla promozione dell'offerta commerciale di qualità e di servizi complementari.
I commercianti hanno dato vita ai CCN nell'intento di far lavorare insieme (secondo quanto previsto dalla L.R. 10/2005) la qualificazione di prodotti e servizi delle imprese con interventi di qualificazione urbana ed ambientale di Favara, che presenta un'alta intensa offerta culturale, gastronomica e sociale. Ma, alla definizione dei perimetri, non è ancora seguito - da parte dell'Amministrazione - alcuna iniziativa di riqualificazione, valorizzazione e rivitalizzazione del centro che porti alla "scala umana e gradevolezza del passeggio negli spazi urbani storici, alla qualità architettonica degli edifici" (Moccia, cit., 487).

Nella ricerca si è scelto di indagare solo l'area relativa al CCN "Centro Antico di Favara", in gran parte coincidente con il centro storico, ipotizzandone la riqualificazione sia per la presenza della Farm, sia per dare una possibile risposta alle aree lasciate libere dai numerosi e tragici crolli, con l'intento di integrare architettura e pianificazione infrastrutturale e urbanistica per creare spazi pubblici attraenti e accessibili (Carta di Lipsia, 2007).
Nella fase iniziale, l'analisi ha portato alla conoscenza del contesto urbano, interno ed esterno al perimetro del CCN, per individuarne risorse e criticità, punti di forza e debolezza. Successivamente, con lo studio della viabilità, si è trovato il modo di rendere pedonali o parzialmente pedonali alcuni assi interni al perimetro del CCN (individuandone altri che consentano l'attraversamento veloce) col fine di una mobilità sostenibile che renda "più agevole l'incontro tra individui, lo sviluppo di relazioni e obbligazioni reciproche" (Moccia, cit., 18). L'asse principale diventerà ad uso ciclo-pedonale, con una corsia per l'attraversamento del bus navetta e delle auto elettrici. Le strade che circondano il perimetro del CCN - anche in considerazione della dimensione della superficie interessata - sono state riprogettate in modo da favorire l'uso delle biciclette e mantenere una velocità slow, affinché tale mobilità sostenibile abbia ricadute positive anche in termini di vivibilità.
Nell'ipotesi progettuale si è scelto inoltre di inserire aree verdi (giardini pubblici o orti urbani) negli spazi di risulta dei crolli e delle demolizioni, mantenendo la memoria della traccia a terra del perimetro degli edifici crollati/demoliti, con il riutilizzo della pietra ricavata dai crolli. La scelta della superfici permeabili, oltre a risolvere problematiche di tipo sociale, ricreativo, energetico e di qualità dell'aria, contribuirà ad assorbire l'ampia quantità d'acqua che proviene dalla sovrastante collina, attualmente non ben regimentata. Le superfici stradali, opportunamente sagomate, permetteranno la raccolta delle acque meteoriche verso le caditoie lineari che misurano longitudinalmente gli spazi, rispondendo alla scelta di articolare lo spazio aperto attraverso criteri di fluidità e continuità fisica e percettiva, minimizzando le zone di scarsa visibilità e facilitando, per quanto possibile, sicurezza dei luoghi.
Nella proposta progettuale si è scelto inoltre di inserire, lungo l'asse principale del CCN, alberi ad alto fusto, sia per non occultare le vetrine delle attività commerciali, sia per mascherare – ove presente – alcune architetture di dubbia qualità, sia per creare zone d'ombra sulla strada, contribuendo a mitigare l'isola di calore tipica dei contesti urbani densamente popolati a questa latitudine.
Si è posta attenzione anche all'illuminazione, alle vetrine (il cui format, contribuendo a dare qualità, identifica gli aderenti al CCN), alla riconversione (re-cycle) di alcuni magazzini sfitti per adibirli ad info point, servizi e bikesharing .
I flussi di mobilità sono individuati destinando aree libere (alcune già peraltro anche indicate dal PRG) a parcheggi di interscambio (sempre con pavimenta-

zione permeabile) che consentano di parcheggiare, noleggiare e ricaricare le auto elettriche.
La versatilità d'uso di tali spazi pubblici e il controllo dei diversi flussi di mobilità consentirà di ospitare piccole fiere, manifestazioni culturali e mercati temporanei, attività di intrattenimento e divertimento, anche proposte dagli aderenti del consorzio del CCN. Questo, infatti, con la sua attività potrà dare una svolta positiva alla città, anche al di là del suo immediato perimetro (Moccia, cit., 487), perché il mantenimento delle attività esistenti e l'apertura di nuove attività, porterà alla valorizzazione dell'intera città e delle sue risorse, all'incentivazione del turismo, alla tutela e promozione delle produzioni tipiche e artigianali.

5.Prospettive di lavoro[11]
Consapevoli che la qualità dello spazio pubblico è il parametro principale con il quale si misura il grado di coesione sociale di una comunità, si ritiene che portare qualità urbana è un processo complesso che porta a formulare piani e progetti, attenti alla mobilità, con spazi pubblici aperti che invitino gli uomini a riunirsi secondo una riscoperta convivialità (Amendola, 2010), per città esteticamente belle e armoniose, nelle quali identificarsi, alle quali appartenere, nelle quali vivere bene. Vivibilità[12] vuol dire spazi pubblici, aree pedonali e strade lente (adatte a "l'asino" di Le Corbusier[13]): secondo una dimensione slow degli spostamenti, possibile punto di forza delle piccole città storiche, come avviene nelle città del Cittaslow International Network.
Recuperare spazi pubblici (e non solo "ad uso pubblico") significa, al di là della virtualità dei social network, ricostruire relazioni tra cittadini, politica, attività produttive, commerciali, di servizio; significa anche poter svolgere attività sportive e di svago, affermare identità che affondano "le radici nel palinsesto della storia" per protendere i "rami nel futuro" (Carta, 2007). È questo l'obiettivo della tesi che, per il "futuro" di Favara, ha ipotizzato il potenziamento del commercio, della qualità urbana e la riorganizzazione del sistema della mobilità, per ricucire con il tessuto urbano e con la comunità gli esiti di esperienze virtuose (come la Farm Cultural Park), in reazione all'incuria e all'abbandono che l'ha caratterizzata sinora.
Note
1 Il contributo è frutto di una collaborazione, ma il paragrafo è da attribuirsi interamente a Valeria Scavone.
2 http://indicod-ecr.it/studiricerche/download_documenti/AtteseCittadini_completo.pdf.
3 www.regione.toscana.it/imprese/commercio/centri-commerciali-naturali.
4 http://images.co.camcom.gov.it/f/ghost/sh/shopincomo.pdf, (ultima consultazione 18-04-2014).
5 Il contributo è frutto di una collaborazione, ma il paragrafo è da attribuirsi interamente a Silvana Crapanzano.
6 www.farm-culturalpark.com
7 www.unipa.it/mcarta/Urbanmakers.html.
8 Il paragrafo è frutto della collaborazione tra Silvana Crapanzano e Valeria Scavone.
9 Questa, con i suoi cinque, è seconda per numero di centri commerciali (insieme a Siracusa), dopo Catania (n.11), Palermo (n.4), Ragusa (n.3), mentre Trapani, Enna e Caltanissetta ne hanno solo uno. Dati verificati da chi scrive.
10 Ai sensi della L.R. 10/2005 art. 9 (e succ. mod. e integr.).
11 Il contributo è frutto di una collaborazione, ma il paragrafo è da attribuirsi interamente a Valeria Scavone
12 Si intende sottolineare quanto spazi pubblici adeguati possano contribuire al miglioramento della qualità della vita. Cfr. anche: F. Lo Piccolo (2009).
13 Diversamente alla vita nel periodo della rivoluzione industriale, organizzato e strutturato, oggi la vita nelle città contemporanee, poiché l'organizzazione del lavoro si è trasformata, la mobilità è poco prevedibile, una mobilità che ricorda il percorso a zig-zag di Le Corbusier in contrapposizione alla strada dritta, propria dell'uomo.

Bibliografia AA.VV. (2009), Città pubbliche, Linee guida per la riqualificazione urbana, 269, Mondadori.
Agnoletto, M., Delpiano, A., Guerzoni, M., a cura di, (2007), La civiltà dei superluoghi,. Notizie della metropoli quotidiana, Damiani, Bologna
Amendola, G. (2006) La città vetrina, Liguori Editore, Napoli.
Amendola, G. (2010), Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città, Laterza, Bari-Roma
Antinoro, C. (2005) Il Castello dei Chiaramonte di Favara, Nuova Immagine Favara.
Aquila, M, (2006), Un caso di produzione sociale di spazio. Giovani e anziani nei centri commerciali, in Amendola, G., pp.115-129
Augè, M. (1993),
Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della modernità, Elèuthera.
Bettini, V. (2004), Città e mobilità, in Bettini V., Ecologia urbana. L'uomo e la città, UTET, Torino, pp. 327-347
Carta, M. (2007), Creative city. Dinamic, Innovation, Actions, Barcellona, List
Carta, M. (2014) "Urban Makers: i nuovi cittadini bricoleurs" in Balarm.
Cilona, G. (1990), Favara nel tempo, vol. 1, Agrigento.
Grasso, F. e Paratore, S.G. (2013), Un modello per lo sviluppo economico locale: i centri commerciali naturali nella Regione Siciliana, in Bergantino, A.S., Carlucci, F., Cirà, A., Marcucci, E., Musso, E. (2013) I sistemi di trasporto nell'area del mediterraneo: infrastrutture e competitività, Franco Angeli, Milano.
Lo Piccolo (2009), Radici della disciplina urbanistica e nuova frontiera della convivenza urbana, in Moccia, F.D., a cura di, I valori in urbanistica tra etica ed estetica, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, pp.141-149
Mattogno, C. (2002), Idee di spazio, lo spazio nelle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici, Franco Angeli, Milano
Moccia, F.D., (2012), Urbanistica. Interpretazione e processi di cambiamento, Napoli, Clean

Perenne, H. (1981), Le città del Medioevo, Laterza, Roma-Bari
Ricciardi, D., I Centri Commerciali Naturali: una risorsa produttiva per il centro cittadino. Il caso di Palermo, tesi di laurea, Università degli studi di Urbino - Carlo Bo, a.a. 2011-2012, rel. E. Savelli
Scavone, V. (2013), Arginare il consumo di suolo: centri commerciali e programmazione urbanistica, In: Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo, INU Edizioni, Roma, pp. 285-287.
Sitte, C. (2007), L'arte di costruire la città, L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici, Jaca Book, Milano.

Lo spazio pubblico come spazio condiviso. Nuove politiche di trasformazione dello spazio stradale alle diverse scale di intervento

TIZIANA D'ANGELI

Ripensare lo spazio stradale anche come spazio pubblico: il nuovo orientamento

Le politiche relative al tema dello spazio pubblico e della strada oggi sono affrontate con un metodo e un approccio nuovo, caratterizzato dalla consapevolezza, da un lato, della necessità di considerare imprescindibili i nuovi modi di vivere la città e, dall'altro, della scarsa disponibilità di risorse delle Amministrazioni.
L'immagine delle periferie odierne, degli spazi pubblici così come dello spazio stradale, rappresenta il frutto delle rigide teorie moderniste, basate sulla separazione delle funzioni e sull'affermazione che lo spazio stradale svolge semplicemente il ruolo di "nastro trasportatore" e, come affermava Le Corbusier, che sia quindi necessario «liberare le città dalla costrizione e dalla tirannia della strada» (Le Corbusier, 2007).
Il dibattito disciplinare negli ultimi decenni, concentrato sulla necessità di interventi di rigenerazione urbana nelle periferie (Marcelloni, 2005), ha riconosciuto i limiti del modernismo ed è emersa con forza la necessità di ripensare gli spazi della città, di riconfigurare lo spazio stradale, sia dal punto di vista formale che funzionale, per restituire tale spazio alla collettività, allontanata negli anni dalla necessità di adeguare la sua sede alla crescente presenza di mezzi di trasporto.
Oggi è necessario ripensare gli spazi stradali anche come spazi pubblici, con l'obiettivo di promuovere e incentivare processi più ampi di rigenerazione urbana utilizzando però un approccio nuovo, legato da una parte alla necessità di intervenire non prescindendo dalla conoscenza delle regole e della sintassi urbana (Romano, 2004), dall'altra, però, legato all'esigenza di considerare imprescindibili le nuove tendenze caratterizzate dall'uso delle reti e dell'informatizzazione.
Infatti, se gli studi della città del passato e delle regole compositivo-funzionali su cui si basava la sua organizzazione spaziale, con le strade e le piazze, non appaiono riproducibili (Ferretti, 2012), poiché non mostrano «i contrasti dell'urbanità contemporanea» (De Sola Morales, 2004), possono però fornirci degli spunti di riflessione per riconoscere e cogliere le potenzialità di trasformazione di alcuni contesti, senza tuttavia cadere negli schemi rigidi e precostituiti delle correnti più conservatrici.
A questa consapevolezza si aggiunge la necessità di confrontarsi con la "realtà" che ci circonda, basata sulla rete e sulla interazione continua, resa possibile dai dispositivi informatici che definiscono nuovi spazi e nuovi usi (Castells, 2002). E' ciò che Castells definisce «lo spazio dei flussi, costituito da un circuito di scambi elettronici,(..) che definisce una nuova forma spaziale propria delle pratiche sociali che dominano e plasmano la società in rete».
Dunque tale aspetto è essenziale e irrinunciabile per il Planner che oggi si deve calare completamente nella realtà urbana, in cui l'uso delle reti e dei social network svolgono un ruolo essenziale nelle trasformazioni degli usi della città e in particolare dei suoi spazi pubblici (Castells, 2002).
La rete sceglie, decide, modifica, attraverso la condivisione, l'uso di spazi e la localizzazione di nuove attività, "progettando" nuovi spazi pubblici nelle diverse aree urbane.
Tali pratiche innovative sono legate al crowsoursing, crowsmapping, urban hacking, urban hijacking e si connotano come altri modi di costruire spazi pubblici, attraverso l'appropriazione spontanea per un uso alternativo di un luogo. Questi interventi veloci e a basso costo rappresentano uno strumento coerente con le esigenze di trasformazione delle cosiddette "politiche di anticipazione"(Charbonneau, 2007), che si stanno largamente diffondendo oltre l'Europa e che hanno l'esigenza di trasformare velocemente l'uso di alcuni spazi con interventi temporanei per renderli immediatamente fruibili attraverso azioni poco dispendiose. Tali interventi vengono realizzati con lo scopo di stimolare e incentivare operazioni che possono diventare nel tempo definitive e si inseriscono all'interno di un più generale obiettivo di rigenerazione urbana nei diversi ambiti della città e alle diverse scale.
Le azioni progettuali possono essere di diverso tipo a seconda dell'entità e delle risorse disponibili: interventi leggeri, o azioni più forti, capaci di trainare operazioni che interessano più parti di città, che innescano processi più profondi di rinnovamento urbano.
Nel caso di interventi leggeri (micro) le azioni progettuali anche temporanee possono riguardare le aree di pertinenza della strada, la strada stessa o le aree residuali.
Così, per esempio, l'attraversamento di una infrastruttura viaria in un contesto abitato può essere interpretato e utilizzato come un'opportunità progettuale, da

cui possono derivare nuove forme di spazialità, nuove possibili occasioni per la creazione di spazi pubblici (Ingersoll, 2004).

In questo caso gli interventi possibili riguardano il recupero degli spazi sovrastanti e/o sottostanti le infrastrutture, secondo la geometria della sezione stradale, attraverso l'inserimento di diverse funzioni, attività o attraverso la creazione di spazi per la collettività, declinati nei suoi molteplici usi: temporanei, permanenti, sociali, individuali, interattivi, che comprendono la sistemazione di aree verdi, spazi di incontro, gioco; in altri casi si interviene sulla riorganizzazione della sede stradale, con la ridefinizione e ripartizione razionale dello spazio destinato alle diverse utenze, con azioni progettuali che riducono lo spazio a disposizione delle vetture a vantaggio dello spazio pedonale, come il restringimento delle corsie per i mezzi privati, l'introduzione di dispositivi di riduzione della velocità ecc; oppure attraverso la ridefinizione del fronte strada con progettazione di spazi o creazione di iniziative che rendono possibile nuove forme di espressione e interpretazione dello spazio stradale, finalizzate a riconfigurare "nuove" quinte urbane; oppure si opera attraverso la creazione di quinte di elementi vegetali che definiscono un fronte urbano con funzione ecologica ed estetico-formale.
Nel caso di azioni più "forti"(macro) gli interventi investono aree più grandi o interessano operazioni più complesse, come per esempio il declassamento di un'infrastruttura viaria nel tratto di attraversamento (a raso) di un contesto abitato.
In tal caso per restituirle la valenza di dimensione urbana e riassegnarle una valenza di luogo si può operare attraverso la riprogettazione (in alcuni tratti) dell'infrastruttura, attribuendole caratteristiche formali e funzionali di strada urbana, con la ripartizione e riorganizzazione della sezione stradale, con interventi che favoriscono l'uso pubblico, con l'inserimento di funzioni o attrezzature e la sistemazione e progettazione di spazi o aree verdi.

In ogni caso a decretare il successo o il fallimento delle azioni di trasformazione sarà la città, attraverso la risposta (feedback) dei suoi abitanti: il progetto micro temporaneo se accettato potrà diventare nel tempo definitivo, magari potrà evolversi e coinvolgere altre parti di città, diventando macro, oppure potrà essere utilizzato per un breve periodo per poi essere ripensato per un nuovo uso.
Dunque l'uso temporaneo e flessibile degli spazi, unito alla presenza dei nuovi dispositivi legati all'informatizzazione, rappresentano uno strumento innovativo attraverso cui la società in maniera spontanea, indica un potenziale di trasformazione di un luogo e indica "un nuovo uso pubblico dello spazio" che, poiché accettato e condiviso, consente la sperimentazione a basso costo, veloce e senza rischi di fallimenti. Sono proprio questi gli aspetti di cui il pianificatore non può non tenerne conto: riuscire a cogliere velocemente le potenzialità dell'uso di un luogo, di uno spazio stradale da riconfigurare per un utilizzo alternativo, per un progetto che la rete può amplificare, sostenere o addirittura indirizzare.
Egli deve dunque avere la capacità di cogliere l'energia delle nuove tendenze, dei nuovi strumenti che la tecnologia mette a disposizione, ma deve anche avere la conoscenza delle regole compositive della città, della sintassi urbana per sistematizzare e coordinare con coscienza le trasformazioni della città.

Bibliografia
Ascher, F., Aper-Muller, M. (a cura di) (2007) La rue est a nous...tous!, catalogo dell'esposizione, Au diable vauvert, Parigi
Castells, M. (2002) La nascita della società in rete, UBE, Milano
Charbonneau, J.P. (2007) "Aménagements d'anticipation" in Revue Urbanisme
Charbonneau, J.P. (2008) " Urbanisme et arts de la rue" in Revue Hors les murs
Clementi, A. (a cura di) (1996), Infrastrutture e piani urbanistici, Fratelli Palombi Editori, Roma
De Sola Morales, I. (1996) "Terrain vague", in Quaderns, n. 212
De Sola Morales, M. (2004) "Villes, angles" in Ciudad cantonades-Villes carrefours, catalogo dell'esposizione al Forum delle culture di Barcellona, Barcellona
Ferretti, L.V. (2012) L'architettura del progetto urbano, FrancoAngeli, Milano
Ingersoll, R. (2004) Sprawltown, Meltemi, Roma
Le Corbousier (2007) Maniera di pensare l'urbanistica, Laterza, Roma-Bari
Maffioletti, S. (a cura di) (2005) Paesaggi delle infrastrutture (quaderni IUAV), il Poligrafo, Vicenza
Marcelloni, M. (a cura di) (2005) Questioni della città contemporanea, FrancoAngeli, Milano
Mariano, C. (2012) Progettare e gestire lo spazio pubblico, Aracne Editore, Roma
Mattogno, C. (a cura di) (2002) Idee di spazio, lo spazio nelle idee, FrancoAngeli, Milano
Romano, M. (2004) Costruire le città, SKIRA, Milano
Terrin, J.J. (2011) Le piéton dans la ville, Parenthèses, Marseille

Metodi di intervento nella città porosa

ROBERTO DE LOTTO, GIULIA ESOPI E CECILIA MORELLI DI POPOLO

Introduzione
La città contemporanea è costituita da vaste aree di porosità, suoli inedificati ed abbandonati e spazi urbani privi d'identità. (Spaziante, 2013). Essa "risponde alla figura del frammento, espressione di un insieme di processi disarticolati, di modelli sociali eterogenei, soggetta a continue trasformazioni che si susseguono

a ritmi e velocità differenti” (Spagnoli, 2013, pag. 293). Partendo da quelli che possiamo definire “ritagli” di città è possibile individuare diverse strategie e tecniche di azione volte a trasformare queste aree ed a renderle integrate all'interno del sistema degli spazi pubblici.
La rigenerazione urbana è strettamente legata ad una rilettura degli episodi urbani e territoriali, capace di coglierne i punti di forza, riconoscerne le vocazioni e le specificità. Essi sono delle opportunità da sfruttare attraverso l'avvio di progetti innovativi di trasformazione e valorizzazione (Spagnoli, 2013).

Come agire sulle porosità
Le soluzioni di intervento proposte nel dibattito emerso in occasione del XXVIII Congresso INU inerente al tema della rigenerazione urbana sono molteplici, ma tutte orientate agli obiettivi strategici legati al tema quale è l'attenzione dei luoghi dell'abbandono e del degrado. Ampio spazio di indagine è lasciato alla definizione di quali luoghi, e delle caratteristiche che essi devono avere per essere considerati adatti alla riqualificazione. Durante gli ultimi decenni il dibattito si è spostato dalle grandi aree dismesse ai quartieri residenziali fino ad oggi, dove l'attenzione è sempre più focalizzata sui piccoli spazi urbani.
Secondo Agata Spaziante, la salvaguardia della porosità è fondamentale, in quanto “costituisce un patrimonio con valenze ambientali e sociali importanti” e propone “un uso agricolo, anche temporaneo e diversificato [...] per difendere i luoghi dal degrado fisico e sociale e per ostacolarne gli abusi” (Spaziante, 2013, pag. 297). Altre strategie di riuso proposte mirano allo sfruttamento delle risorse direttamente presenti sul territorio per la creazione di una forma di collaborazione tra i residenti, al fine di soddisfare i bisogni collettivi ed individuali. In questo senso i vuoti urbani dismessi potrebbero essere recuperati come parchi per attività culturali, mentre quelli rurali per la coltivazione da parte delle comunità che vivono nei dintorni (Nucera, 2013).

I pocket parks come suggestione
Una delle modalità operative che hanno dimostrato efficacia nel tempo in diversi contesti è quella dei pocket parks, tipologia di spazio pubblico nata a New York intorno alla metà degli anni Sessanta. I vuoti vacanti di ridotte dimensioni all'interno dei blocchi urbani vennero recuperati al fine di creare nuovi spazi destinati alla popolazione locale, alla quale, spesso veniva affidata anche la gestione. Questi luoghi agiscono come parchi di quartiere in scala ridotta, al cui interno si trovano diverse funzioni con lo scopo di soddisfare specifiche esigenze degli utenti. Dal punto di vista ambientale, i pocket parks costituiscono un vantaggio per l'ecologia locale in quanto riducono l'inquinamento (proporzionalmente alla quantità di verde che viene realizzato); dal punto di vista economico incrementano l'attrattività dei luoghi, supportano le attività commerciali e offrono migliori usi pubblici a basso costo. Il successo di questa tipologia la portò in breve tempo a diffondersi all'interno di tutta la città, con la realizzazione di vere e proprie oasi urbane, come Paley Park e Greenacre Park. Durante il decennio successivo anche altre città americane si dotarono di esempi simili, come Seattle, Washington e Philadelphia. In Europa, l'avvento dei pocket parks risale alla fine del secolo scorso, nella città di Lione, grazie all'opera di Jean Pierre Charbonneau, il quale propose una nuova politica di pianificazione degli spazi pubblici, mirata a migliorare la qualità della vita della popolazione. Altri casiesemplari sono quelli di Londra e Copenaghen, città che puntano a diventare entro il 2015 delle “eco-metropoli” (Peterson Julian R., Spinelli G., 2010; O' Brien R., 2014; Blake A., 2013).

Metodo di intervento: Soft, Medium, Hard
Avendo come base la Carta dello Spazio Pubblico del 2013, è stato definito un metodo applicabile a città di piccole e medie dimensioni, quali ad esempio la città di Pavia. Esso è articolato in diverse fasi di analisi che partendo dai tessuti urbani hanno condotto alle proposte di intervento per alcuni frammenti. L'analisi alla scala della città ha evidenziato le peculiarità dei tessuti; in particolare, molto interessante per la realizzazione di un nuovo sistema di spazi pubblici, è il centro storico, tessuto ad alta densità, ricco di funzioni collettive e di micro pori. L'analisi del tessuto storico è stata effettuata considerando diversi aspetti urbanistici e morfologici (il rapporto pieni/vuoti, le centralità, i flussi pedonali, la mobilità collettiva, l'attrattività turistica). Le porosità intese come vuoti da riempire emergono come complementari agli spazi già socialmente e/o fisicamente qualificati. Ad esempio, lo studio della porosità del tessuto è stato guidato dall'identificazione di tutti gli spazi aperti con le loro differenze rispetto all'uso collettivo; mentre l'analisi dei flussi pedonali è stata indirizzata ad intercettare i percorsi ad intensità maggiore a partire delle origini e delle destinazioni. Per quanto riguarda le origini, esse sono state identificate tenendo in considerazione i mezzi utilizzati. Per le destinazioni sono state considerate diverse tipologie di flusso: il flusso culturale-turistico (i monumenti, le chiese, le piazze) ed il flusso dei servizi (uffici pubblici, università, istituti scolastici). Infine è stato elaborato uno schema di sovrapposizione dei flussi che ha messo in luce gli ambiti maggiormente percorsi dai pedoni. I pori urbani situati lungo i flussi pedonali hanno una riconoscibilità maggiore, in quanto possono sfruttare l'opportunità rappresentata dai flussi stessi. Dopo essere stati identificati, i vuoti urbani sono stati selezionati, secondo un criterio di scelta che ha preso in considerazione diversi fattori (l'identità, la funzione, la posizione ed il contesto), e poi studiati singolarmente attraverso la redazione di schede di analisi (contenenti l'ubicazione, la destinazione d'uso, gli accessi, i servizi limitrofi), una breve descrizione inerente l'organizzazione spaziale, considerazioni relative ai punti di forza, alle criticità e alle opportunità future. Infine, nell'ultima fase sono state proposte soluzioni di intervento per alcuni spazi, diversificate e tematizzate in base all'in-

tensità dell'intervento, in particolare:
- SOFT (Allestimento urbano): intervento di carattere prettamente temporaneo, che provvede ad attrezzare gli spazi con elementi di arredo mobili, come la realizzazione di spazi per la sosta attrezzati con sedute, tavoli, vasi ed impianti per l'illuminazione notturna;
- MEDIUM (Rivitalizzazione urbana): intervento di valorizzazione e riqualificazione di uno spazio aperto, ad esempio la realizzazione di un'area verde (anche verticale) di decoro urbano attraverso l'inserimento di installazioni o strutture temporanee;
- HARD (Rigenerazione urbana): intervento di recupero e di ridefinizione della funzione di uno spazio urbano con la realizzazione di manufatti che integrano le funzioni esistenti, come ad esempio la conversione di un parcheggio in uno spazio pubblico costituito da stanze urbane destinate a studenti.

Implicazioni operative e implicazioni sulle politiche urbane

Le azioni descritte prevedono un uso temporaneo e flessibile degli spazi aperti e, qualora diventino parte di un'Agenda Urbana, devono essere armonizzati con politiche relative ad altri ambiti strategici ed operativi.

Innanzitutto è necessario coordinare tali azioni con le politiche relative alla mobilità urbana ed alla sosta. Infatti è estremamente diffuso (nelle città italiane) l'utilizzo di spazi aperti anche altamente qualificati come ambiti di sosta temporanea o permanente. Allo stesso modo, all'esterno delle ZTL, ogni strada è prima di tutto una "carreggiata". Tali utilizzi sono spesso resi necessari a causa delle limitate azioni per una mobilità urbana differente da quella su gomma, dalla necessità di accesso alla residenza o dalla pressione che il sistema commerciale diffuso opera per garantire la massima accessibilità agli esercizi stessi. Essendo le funzioni legate alla mobilità incompatibili (o parzialmente incompatibili) con gli usi collettivi una qualche forma organizzazione almeno temporale è essenziale.

Inoltre le politiche per gli spazi aperti devono raccordarsi con le intere politiche temporali, in modo che vi sia convergenza e complementarietà tra l'utilizzo dei servizi pubblici e collettivi, l'uso degli spazi ed il presidio urbano.

In ultimo, è indispensabile che le politiche per la sicurezza e la vigilanza urbana siano di ausilio almeno alle fasi sperimentali delle azioni descritte, fintanto che la cittadinanza non le fa proprie. Da un lato l'uso differenziato degli spazi non qualificati agisce come presidio urbano, dall'altro è necessario che gli spazi siano sicuri ed utilizzabili anche quando utilizzati in modo debole, temporaneo e non pienamente strutturato.

Bibliografia

Blake, A. (2013) "Pocket parks", disponibile all'indirizzo: http://depts.washington.edu (ultima consultazione 22-02-2014)
De Lotto, R. (2008) "Città e pianificazione. La traduzione di Pavia e le opportunità per il futuro", Maggioli Editore, Pavia
Nucera, T. (2013) "Una rete di tessuti urbani resilienti" in Urbanistica Informazioni (pag. 191 – 193)
O' Brien R. (2014) "13 of the Best Pocket Parks of NYC", disponibile all'indirizzo: http://untappedcities.com (ultima consultazione 23-04-2014)
O' Brien R. (2014) "Best Pocket Parks of NYC", Kindle edition, New York
Peterson Julian R., Spinelli, G. (2010) "Giardini tascabili – Harlem 1965: i primi pocket parks", disponibile all'indirizzo: http://mall.lampnet.org (ultima consultazione 23-04-2014)
Spagnoli, L. (2013) "Interpretare la città: nuovi paesaggi tra spinte utopistiche e percorsi di sostenibilità ambientale" in Urbanistica Informazioni (pag. 293 – 295)
Spaziante, A. (2013) "Città "porose" ed agricoltura urbana: un presidio "debole" contro il degrado e l'abuso" in Urbanistica Informazioni (pag. 297 – 300)
Waldman, B. (2011) "Paley park: a hidden oasis in midtown", disponibile all'indirizzo: http://untappedcities.com (ultima consultazione 07-04-2014)

Sitografia

http:/kk.sites.itera.dk (ultima consultazione 20/02/2014)
http:/www.london.gov.uk (ultima consultazione 03/05/2014)
http:/www.lyon.fr (ultima consultazione 02/05/2014)

Carsharing e mobilità sostenibile: vantaggi, rischi, potenzialità e fattibilità

STEFANO DE LUCA, ARMANDO CARTENÌ, VITTORIO CASCETTA E EMMA CASTIELLO

1 Carsharing: contesto, vantaggi, rischi e potenzialità

Dopo anni di politiche di trasporto volte a "deprimere" l'uso dell'automobile mediante politiche di "push", negli ultimi anni si sta osservando una crescente attenzione allo sviluppo di politiche atte a incentivare l'uso di modalità di trasporto condivise come il carpooling, il car-sharing, il bike-sharing e recentemente anche il moto-sharing.

I sistemi di carsharing consentono di perseguire numerosi e potenzialmente significativi obiettivi, tuttavia possono anche indurre effetti negativi, diretti e indiretti, non trascurabili sul sistema di trasporto. Insieme alla riduzione dei costi fissi di possesso e gestione dell'auto, l'obiettivo di un servizio di carsharing risiede nel dare un'alternativa all'uso della propria automobile e nel rendere l'utente del trasporto stradale consapevole dei proprio costi fissi, del costo del proprio spostamento e, pertanto, indurlo

a comportamenti virtuosi quali: la riduzione degli spostamenti motorizzati, la riduzione della lunghezza degli spostamenti, la riduzione del numero di autoveicoli posseduti.
Secondo un "indagine mirata su un campione significativo di utenti di carsharing, svolta nel corso del 2004 dalla società “Marketing & Telematica” per conto di ICS, si riscontra una diminuzione dell’uso dell’auto di circa il 33%, la riduzione dei costi sostenuti per gli spostamenti è anch’essa del 33%; mentre la diminuzione in chilometri viene stimata nel 27% annuo con circa un 63% degli utenti che sostiene di aver rinunciato ad acquistare un'altra auto in famiglia. Ai suddetti dati si aggiungono gli interessanti dati sull’utilizzo del trasporto collettivo, tra cui un incremento del 19% degli abbonati ai mezzi pubblici che rappresentano il 4% degli utenti, un’aliquota pari a circa il 14% che dichiara di aver utilizzato maggiormente i mezzi pubblici dopo aver aderito al servizio di carsharing. Allo stesso modo, è stato stimato che con 100 utenti del servizio carsharing si potrebbe ottenere una riduzione di 32,5 auto circolanti. Inoltre si osserva una riduzione media pro capite delle percorrenze in autovettura dell’ordine del 30%, una riduzione delle auto in circolazione e una riduzione di quasi 30 mila mq di superficie che convertiti in estensione di una corsia urbana di 3,7 m di sezione corrispondono a oltre 8 chilometri di corsia disponibili alla marcia dei veicoli.
Tuttavia, molte sono anche le critiche che vengono portate al carsharing. Infatti, il circolo virtuoso che si ritiene di potere ottenere può, a sua volta, divenire origine di impatti negativi e addirittura peggiorativi dello stato attuale del trasporto stradale motorizzato. Sistemi di carsharing possono: (i) aumentare gli spostamenti motorizzati di breve durata e/o per motivi non sistematici; (ii) indurre un aumento del numero di spostamenti; (iii) indurre un incremento delle emissioni inquinanti; (iv) ridurre da un lato il numero di auto private circolanti per alcuni motivi, ma dall’altro indurre un aumento della domanda di trasporto automobilistica.
È bene, pertanto, chiarire che nessun servizio di carsharing è virtuoso per definizione, bensì deve essere opportunamente e adeguatamente supportato per indurre reali benefici agli utenti e non utenti del sistema di trasporto. È necessario che sia supportato da un efficace ed efficiente sistema di trasporto collettivo, da specifiche politiche di disincentivazione dell’uso dell’auto, specifiche politiche di incentivazione dell’uso del carsharing e, soprattutto, politiche di utilizzo di automobili a basso impatto ambientale e energetico.
La nascita del servizio di car-sharing affonda le proprie radici in Europa centrale dove, tra il 1940 ed il 1970, sono nate, sotto forma di cooperative, alcune iniziative di sperimentazione del servizio di autocondivisa. Tuttavia, le prime vere e proprie organizzazioni di car-sharing si sono sviluppate con successo agli inizi degli anni novanta in realtà europee come la Svizzera, l’Olanda e la Germania; ma è nell’ultimo decennio che si è verificata una rapida diffusione del servizio. Ad oggi le esperienze ormai consolidate si possono contare in più di 600 città e 18 Nazioni (Kent and Dowling, 2013; Shaheen and Cohen, 2007).

Secondo una ricerca condotta dall’Università of Berkeley nel 2012, i servizi di carsharing hanno raggiunto a livello mondiale quasi i due milioni di utenti, con una flotta complessiva di circa 43 mila veicoli. Altri studi (Istituto di ricerca “Frost & Sullivan”) stimano che al 2020 il mercato del car sharing dovrebbe raggiungere i 30 milioni di utenti, di cui circa 15 milioni nella sola Europa, con oltre 500 mila veicoli dedicati, di cui circa 240 mila immatricolati in Europa. Inoltre, negli ultimi anni si è assistito alla nascita di vere e proprie “multinazionali del car sharing” come la Zipcar nata negli Stati Uniti, ma poi diffusa in Canada e a Londra; la Car2go presente negli Stati Uniti, in Germania, in Canada e in Italia (da agosto 2013 a Milano, da aprile 2014 a Roma e da maggio 2014 a Firenze); la Greenwheels in Olanda e Germania; la Cambio in Germania e Belgio, e la CityCarClub in Svezia e Finlandia.
In Tabella 1 si propone un quadro sintetico delle principali esperienze nel mondo in funzione della composizione della flotta messa a disposizione, degli utenti e della politica tariffaria adottata.
Come emerge dalla tabella, i servizi variano dalle poche decine di veicoli (Napoli e Milano e-vai) fino a flotte costituite da diverse centinaia/migliaia di auto (esempio è il servizio AutoLib di Parigi che mette in strada oltre 1.700 autovetture 100% elettriche).
I sistemi tariffari previsti dai diversi operatori del servizio prevedono l’applicazione di un’eventuale tariffa fissa di abbonamento al servizio e dell’adozione di una quota variabile, che può essere in funzione di una durata oraria di utilizzo del servizio (si induce in questo modo l’utente ad effettuare un spostamento di tipo “round trip”, ovvero di andata e ritorno) e dei chilometri percorsi ovvero di una tariffa a “consumo” (o a “minuti” in cui l’utente è indotto a spostamenti “one way”, ovvero lasciare il veicolo a destinazione per poi, eventualmente, noleggiarlo nuovamente per il viaggio di ritorno).

Tabella 1– le principali esperienze di carsharing in Italia nel mondo

Iniziativa /	Città	Anno inizio	N.ro Auto	Tariffa a consumo	Tariffa Fissa (abbonamento)
Greenwheels	Olanda	1995	1.700	0,08 €/h 0,06 €/km	320 €/anno
City Car Share	San Francisco	1999	1.000	4,3 €/h 0,45 €/km	295 €/anno
Mobility CarSharing	Switzerland	1997	2.500	2 €/h 0,45 €/km	175 €/anno
Cambio	Brema	2000	170	2,6 €/h 0,3 €/km	85 €/anno
e-Vai (electric)	Milano	2010	20	0,083 €/min 5 €/noleggio	-
BeMobility (electric)	Berlino	2009	35	0,18 €/km 3,5 €/h	-
AutoLib (electric)	Parigi	2011	1.740	0,2 €/min	400 €/anno
Car2Go (electric)	Amsterdam	2011	300	0,29 €/min	-
DriveNow (electric)	San Francisco	2012	80	0,28 €/min	-
Bee-Green Mobility (electric)	Napoli	2013	50	0,15 €/min	360 €/anno
Car2Go	Milano	2013	600	0,29 €/min	-
Enjoy	Milano	2013	600	0,25 €/min	-
Enjoy	Roma	2013	500	0,25 €/min	-
Car2Go	Roma	2014	500	0,29 €/min	-
Car2Go	Firenze	2014	200	0,29 €/min	-

Allo stato attuale, i servizi di carsharing attraggono tipologie di utenti ben definite. Il tipico utente di car-sharing è prevalentemente di sesso maschile, ha un profilo giovane (il il 75% degli utilizzatori ha età compresa tra i 25 e i 45 anni) con un'età media pari circa 39 anni, ha un elevato livello di scolarizzazione (es. laureato), senza figli a carico (adulti single o senza figli), con profilo professionale di manager o impiegati e con reddito familiare medio-alto (compreso tra i 25.000 ed i 50.000 euro all'anno). Per quanto riguarda le caratteristiche dello spostamento, i servizi sono prevalentemente utilizzati per spostamenti non sistematici, con lunghezze mediamente pari a 36 km e 1.8 ore di viaggio per le esperienze internazionali e pari a circa 24 km e 1.4 ore di viaggio per le iniziative italiane. È utile, infine, evidenziare che sia le corse (i noleggi) che la lunghezza degli spostamenti aumentano nel periodo estivo (con incremento della componente dello spostamento extraurbano), mentre si riducono in corrispondenza dei mesi invernali (con incremento della componete di spostamenti urbani).
Allo stato attuale la crescita del carsharing è un dato indiscutibile, tuttavia la sua sostenibilità ambientale e il suo effettivo contributo all'efficientamento del sistema di trasporto è tutta da dimostrare e/o da valutare attentamente. Alla luce delle recenti iniziative in Italia, il carsharing sembra essere diventato più un business che una politica di trasporto, più un investimento che una soluzione volta a ridurre sistematicamente l'utilizzo e il possesso dell'automobile privata. In questa ottica, la concreta sostenibilità ambientale di un servizio di carsharing è legata all'utilizzazione di un parco veicoli alimentato da energia elettrica. Siffatta circostanza consentirebbe, inoltre, di ottenere l'ulteriore risultato di favorire la diffusione dei veicoli elettrici.
Come sottolineato da Greene et al. (2014) le azioni che mirano a sostenere la diffusione dei veicoli elettrici nel mercato non dovrebbero continuare a focalizzarsi sulla maggioranza dei consumatori, ma, anzi, dovrebbero coltivare delle nicchie di mercato, come il carsharing, le flotte postali e/o i cosiddetti early adopters. In particolare, la disponibilità dei veicoli elettrici come alternativa a quelli tradizionali per un sistema di car-sharing è rilevante per diverse ragioni:

i) potrebbe essere un fattore chiave per i fornitori del servizio, dal momento che la disponibilità di un veicolo elettrico può "significativamente" rendere il servizio in sé più attrattivo;
ii) l'adozione di veicoli elettrici porterebbe ad una riduzione dell'impatto ambientale e, soprattutto, risponderebbe alle principali criticità che sono spesso mosse contro i servizi di car-sharing di tipo tradizionale, come l'aumento dell'utilizzo dell'auto (sia in termini di numero di viaggi che di km percorsi) con conseguenti aumenti dell'inquinamento e della congestione.

L'attuale letteratura scientifica presente sul carsharing è incentrata principalmente sulla fattibilità dei servizi di car-sharing e sull'impatto che i suddetti sistemi hanno sul possesso e sull'utilizzo del veicolo privato. Nessuno dei contributi scientifici esistenti ha ancora esplicitamente esaminato la potenzialità di un servizio di car-sharing effettuato con veicoli elettrici. Per potere investigare il suddetto obiettivo è stata condotta un'indagine di mobilità su preferenze dichiarate (SP- Stated Preferences) presso la città di Salerno ed è stato specificato e calibrato un modello matematico basato sul paradigma teorico comportamentale della Teoria dell'Utilità Aleatoria.
Nei successivi paragrafi si riportano i principali risultati dell'indagine campionaria, la struttura del modello con i principali risultati, le conclusioni.

Potenzialità e benefici di un servizio di Carsharing elettrico

Il caso studio

Il casto studio ha riguardato la domanda giornaliera di mobilità proveniente dalla Provincia di Salerno e diretta verso il centro della città. Nel mese di maggio 2013 è stata, infatti, condotta un indagine di tipo RP&SP in corrispondenza dei quattro principali parcheggi della città, che sono utilizzati quotidianamente da circa 2,700 auto private provenienti da diverse aree della regione Campania e dirette verso il centro cittadino. In particolare il servizio di car-sharing prevede la possibilità di lasciare la propria autovettura in un parcheggio periferico, di prelevare l'auto (prenotata in anticipo) e di raggiungere la propria destinazione usufruendo di tutti i benefici associati al car-sharing (come la sosta gratuita in qualsiasi parcheggio della città e l'accesso alle aree ZTL).
La numerosità del campione è stata pari a 600 utenti, coincidente con un tasso di campionamento del 20% rispetto alla domanda totale di ingresso in ciascuno dei parcheggi di interscambio. In particolare il flusso giornaliero medio è stato stratificato nel rispetto sia della domanda totale conteggiata in ciascun parcheggio, sia nel rispetto di dati di censimento(genere, condizione professionale, età).
Il questionario sottoposto agli intervistati è composto principalmente da due parti:

i) la prima parte finalizzata alla raccolta di informazioni circa le caratteristiche socio-economiche, i comportamenti di viaggio degli utenti (indagine RP) e la conoscenza del servizio, la predisposizione generale degli utenti all'utilizzo di un veicolo condiviso, la propensione degli utenti alla scelta di un veicolo elettrico rispetto ad uno tradizionale;
ii) nella seconda parte del questionario è stata condotta un'indagine di tipo preferenze dichiarate (SP), finalizzata a valutare la propensione a modificare il modo abituale di spostamento (autovettura privata) verso un servizio di car-sharing. Ad ogni intervistato sono stati sottoposti otto scenari SP ottenuti variando il costo del servizio e la tipologia di veicolo.

I risultati emersi dall'indagine hanno mostrato che il 77% degli intervistati sarebbe interessato al servizio di car-sharing e hanno consentito di definire un "identikit" del potenziale utente del servizio di car-sharing, che, confermando i risultati emersi in altri Paesi (e.g. Cervero et al., 2007; Firnkorn et Müller, 2011; Lane,

2005; Shaheen et al., 2007), risulta essere: maschio (il 63% degli utenti interessati); occupato (l'80% dei maschi e il 70% delle femmine); appartenente ad una fascia di età compresa tra i 25 e i 45 anni (il 58%). Inoltre, il 73% degli utenti interessati sosta per un tempo medio di 2,5 ore pagando circa 6 euro per il parcheggio nel centro città. Infine, rispetto ai comportamenti di viaggio, è emerso un interesse maggiore per coloro che si spostano verso Salerno per motivi non sistematici (svago, shopping, affari personali), risultato simile a quanto riscontrato da Barth et al., 2007 e Morency et al., 2008.

Propensione all'utilizzo e benefici di un servizio di carsharing elettrico

A partire dai risultati di questa indagine, è stato stimato (specificato e calibrato) un modello di utilità aleatoria Logit Binomiale per riprodurre i comportamenti di scelta osservati. In particolare, il processo decisionale è stato modellato considerando una scelta tra due alternative: Auto Privata (AP – scelta attuale) e servizio di Car-Sharing (CS), tenendo conto degli effetti dovuti a risposte multiple dello stesso individuo introducendo un terminale casuale (serial correlation) nell'utilità dell'alternativa AP.

Tra le differenti specificazioni modellistiche investigate, sono risultati statisticamente significativi i seguenti attributi:

- tempi e costi dello spostamento, sia per l'alternativa AP che CS;
- attributi socio-economici (genere e età per l'alternativa di CS; numero di veicoli/famiglia per l'alternativa AP),
- variabile binaria relativa al motivo dello spostamento per l'alternativa CSCS,
- frequenza di utilizzo per l'alternativa AP;
- variabile binaria "veicolo elettrico", pari a 1 per l'alternativa di CS con veicolo elettrico e pari a 0 per quella tradizionale;
- costante specifica per l'alternativa CS.

Gli attributi statisticamente più significativi sono risultati il costo e il tempo di viaggio. Tra questi il costo del viaggio è il principale fattore determinante nel processo di scelta, mentre il tempo totale di viaggio (valore del tempo pari a circa 4 euro/hour) non influenza significativamente le probabilità di scelta degli utenti.

La propensione al cambio dall'auto privata al carsharing è notevolmente influenzata dalle caratteristiche socio-economiche degli utenti (età, genere). Tale risultato rappresenta un ulteriore conferma di quanto è emerso dalla letteratura scientifica, ed è un'ulteriore indicazione che gli utenti del servizio di car-sharing appartengono a specifici segmenti socio-economici. Infine, il coefficiente che esprime l'attributo "veicolo elettrico" è probabilmente il più interessante in questo contesto di studio, dal momento che esso rende possibile misurare la "preferenza pura" di utilizzare un veicolo elettrico in un servizio di car-sharing. I risultati evidenziano che il valore monetario di tale parametro è pari a 1,56 (circa il 20% del costo del viaggio). L'interpretazione che si può attribuire a tale risultato è che un servizio di car-sharing con veicoli elettrici è più attrattivo rispetto ad un servizio con autovetture tradizionali sia in ragione dell'effetto novità che in ragione della sensibilità al tema della sostenibilità ambientale del servizio stesso da parte degli utenti.

In aggiunta, è stato possibile effettuare una stima monetaria dei possibili benefici ambientali. Infatti assumendo un'emissione media di CO_2 pari a 234.5 gr/km per la municipalità di Salerno, ne deriverebbe un beneficio pari a 76 centesimi di euro per kg di CO_2 evitata. Tale risultato si avvicina a quanto ottenuto da Gaker e Walker (2013) che hanno stimato una disponibilità a pagare pari a 83 centesimi di euro per kg di CO_2 evitata, in un indagine SP nella città di San Francisco (USA).

Il risultato pone nuove interessanti sfide circa la fattibilità economica (es. analisi benefici-costi) per un investitore privato.

Conclusioni

Le analisi condotte hanno evidenziato una non trascurabile propensione all'utilizzo di un servizio di carsahring e, in particolare, una propensione vero l'utilizzo di veicoli elettrici. le variabili determinanti o maggiormente influenti nel processo di scelta di un potenziale utente di car-sharing sono il costo di viaggio, le caratteristiche socio-economiche e la possibilità di utilizzare un veicolo elettrico. Si può, pertanto, concludere che:

i) i fornitori del servizio dovrebbero prestare molta attenzione alle tariffe, mentre il tempo totale di percorrenza può essere considerato un problema di progettazione secondario;

ii) la promozione del car-sharing come alternativa all'auto richiede specifiche politiche capaci di catturare specifici segmenti socio-economici;

iii) la "preferenza pura" per l' uso di un veicolo elettrico, quantificata in questo lavoro in 1.56 Euro per viaggio, dovrebbe essere considerata come un'esplicita variabile di progetto per un servizio di carsharing. La possibilità di utilizzare un veicolo elettrico ha aumentato la probabilità di abbandonare l'automobile per un servizio di carsharing.

Note

1 indagini svolte dalla società "Telematica & Marketing" per i risultati in ambito nazionale; in ambito internazionale è fatto riferimento agli studi condotti a San Francisco, a Singapore, a Berlino, etc.

Bibliografia

Barth, M.; Shaheen, S.; Fukuda, T., Fukuda (2007), A Carsharing and Station Cars in Asia: Overview of Japan and Singapore. Transp. Res. Record, 1986, 106-115.
Cervero, R., Golob, A., Nee, B. City CarShare: Longer Term Travel Demand and Car Ownership impact. Transp. Res. Record 2007, pp. 70-80.
Firnkorn, J., Müller, M.. What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing sytems?

The case of car2go in Ulm. Ecological Economics 2011, 70, 1519-1528.
Gaker, D.; Walker, J.L. Revealing the Value of "Green" and the small group with big heart in trasportation mode choice. Sustainability 2013,
Greene DL, Duleep KG, McManus WS. Future potential of hybrid and diesel powertrains in the US light-duty vehicle market. Oak Ridge, TN: Oak Ridge National Laboratory; 2004.
Kent, J.L, Dowling, R. Puncturing automobility Carsharing practices Original Research Article Journal of Transport Geography, 32, 86-92 (2013)
Lane, C. PhillyCarShare: First-year social and mobility impacts of carsharing in Philadelphia., Pennsylvania. In Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 1927, 158-166 (2005)
Morency, C., Trepanier, M., Basile, M. Object-Oriented Analysis of Carsharing System. Transp. Res. Record 2008, 2063, 105-112.
Shaheen, S. and A. Cohen. Growth in Worldwide Carsharing: An International Comparison. In Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 1992, 81-89 (2007)

Lo spazio collettivo come collettore urbano: usi temporanei come strategia per la rigenerazione

CECILIA DE MARINIS

Lo spazio collettivo: problema e risorsa per la città contemporanea

Lo spazio collettivo è qui inteso come lo spazio aperto, adibito alle attività dell'abitare collettivo, di un insediamento urbano. Il termine "collettivo" deriva dal verbo latino colligere che significa raccogliere, riunire, tirare a sé. L'analisi etimologica è utile a comprendere meglio il senso ed il ruolo dello spazio collettivo come attrattore urbano, poiché il termine rimanda ad un'idea di unione e attrazione.
Gli spazi collettivi stanno attraversando una fase di crisi nelle nostre città, dovuta alla scarsa attenzione che si è rivolta nel tempo alla progettazione di tali spazi ed evidenziano oggi l'esigenza di essere riattivati.
Essi rappresentano un obiettivo nella rigenerazione della città, ma anche un possibile strumento su cui agire.
Diventa necessario infatti agire sullo spazio collettivo per riattivare la vitalità e la capacità attrattiva, elementi che contribuiscono a determinare la vivibilità di una città.
Nella città contemporanea lo spazio collettivo costituisce un elemento problematico. Le città sono spesso caratterizzate dalla presenza di molteplici spazi residuali, spazi vuoti tra spazi edificati, senza identità e inutilizzati, che non riescono ad assumere il ruolo di spazi per la comunità. Ciò accade prevalentemente nelle aree periferiche delle città, dove insediamenti prevalentemente residenziali evidenziano elementi di degrado e disuso negli spazi collettivi.
Oggi caratteri principali di identificazione delle aree periferiche sono la provvisorietà (Cerasoli, 2008) e la non finitezza, soprattutto nella definizione degli spazi aperti e delle attrezzature collettive. Spesso queste aree risultano essere incompiute rispetto ai progetti originari: non sono stati realizzati i servizi che erano stati previsti o manca un vero e proprio progetto degli spazi aperti, che spesso risultano costituiti da ampie distese indifferenziate e inabitate.
Definire questa specie di spazi come collettivi rappresenta una contraddizione di senso, poiché essi ad oggi non raccolgono, non uniscono, ma separano.
Le caratteristiche di provvisorietà e non finitezza, insite in questi spazi, rivelano però potenzialità di trasformazione, che identificano nello spazio collettivo un materiale su cui agire e da trasformare. In questo senso gli spazi collettivi possono rappresentare una risorsa per la rigenerazione della città.

Lo spazio collettivo come collettore urbano

Lo spazio collettivo rappresenta, come detto, un elemento di unione e incontro. Esso costituisce il fulcro della relazione tra spazio e abitanti, è il luogo in cui può svolgersi la cosiddetta vita urbana. È quindi proprio lo spazio collettivo lo strumento principale su cui agire per favorire la relazione tra spazio e abitanti: "gli spazi pubblici sono i luoghi in cui gli estranei si incontrano: in qualche modo condensano – e, per così dire, incapsulano – tratti distintivi della vita urbana. È nei luoghi pubblici che la vita urbana, e tutto ciò che la distingue dalle altre forme di umana convivenza, raggiunge la sua più compiuta espressione" (Bauman, 2005: 56).
Lo spazio collettivo rappresenta il luogo in cui si praticano le attività per una soddisfacente vita urbana, il luogo per l'esplicazione di un modus convivendi (Bauman, 2005: 31) tra gli abitanti.
E' oggi evidente la crisi delle forme tradizionali dello spazio collettivo e l'affermarsi di forme innovative alternative in competizione, come lo spazio collettivo immateriale, che trova luogo tra le connessioni dello spazio cibernetico, determinando l'estensione della vita quotidiana oltre le tradizionali relazioni di prossimità. Nonostante ciò è possibile dichiarare la grande importanza che lo spazio collettivo tradizionale riveste ancora oggi, come strumento di interpretazione e conoscenza della città e come elemento determinante per la definizione stessa della città. Come afferma Mela (2006:197) si può considerare "il ruolo degli spazi pubblici come momento insostituibile della vita urbana ed affermando che comunicazione diretta e comunicazione per via informatica non sono destinate a scontrarsi ma, piuttosto, a rafforzarsi a vicenda".
La vitalità dello spazio collettivo ha infatti ampie ri-

cadute sulla vivibilità della città, poiché "le città sono riserve pubbliche per la produzione di esperienze private" (Sorkin, 2003).

Lo spazio collettivo tra attrazione e repulsione

Lo spazio collettivo è un luogo intermedio nella città, un luogo di passaggio tra la dimensione pubblica e quella privata, in cui convivono incontro e scontro, in cui la condivisione è, in una certa forma, obbligata e questo costituisce necessariamente un rischio. Lo spazio collettivo ha infatti una natura ambivalente e questa ambivalenza è proprio l'elemento che determina la sua capacità di attrazione. Negli spazi collettivi convivono elementi di attrazione e di repulsione, sono "luoghi vulnerabili, esposti ad eccessi maniaco-depressivi o schizofrenici, ma si tratta anche degli unici luoghi in cui l'attrazione abbia qualche possibilità di superare o neutralizzare la repulsione" (Bauman, 2005).
Lo spazio collettivo è dunque indeterminato e imprevedibile, vive al confine tra prevedibilità (sicurezza) e imprevedibilità (possibilità), e per essere uno spazio vivo e vitale, deve essere abbastanza prevedibile da risultare sicuro e al contempo abbastanza imprevedibile da non risultare noioso e monotono. Si trova quindi al confine tra il prevedibile e l'imprevedibile. Ciò determina l'impossibilità di programmare in modo totale lo spazio collettivo, poiché il suo esito è dato dall'uso che ne viene fatto, infatti: "il gradiente programmato/spontaneo può essere variamente modulato, affiancando o sovrapponendo spazi con vocazioni funzionali chiare ad altri più fertilmente incerti" (Metta, 2013).

Il passaggio immateriale da spazio a luogo

Ciò che trasforma lo spazio in un luogo è la presenza dell'uomo, che nel suo esserci determina una relazione con lo spazio stesso. Il luogo può definirsi come un valore aggiunto proprio dello spazio che diviene luogo quando "ha un significato particolare per un certo numero di persone che si sentono legate l'una all'altra" (Hertzberger, 2000).
La distanza tra spazio e luogo si misura quindi in termini di relazioni umane. Essa viene dissipata quando si riesce a "strappare allo spazio il luogo che sarà vostro, costruire, piantare, appropriarsi, millimetro dopo millimetro" (Perec, 1989) .
Uno spazio diventa un luogo quando acquisisce identità. L'identità di un luogo è rappresentata dalle caratteristiche attraverso cui è possibile riconoscere esigenze e valori di una collettività di persone, che abita quel luogo e attraverso cui quella collettività si riconosce come tale. L'identità si basa dunque sulla relazione tra gli abitanti e tra abitanti e spazio.
Lo spazio è dunque una entità indefinita che può essere riempita e caratterizzata in modo da essere percepita come luogo. È possibile assimilare il binomio spazio-luogo a quello di competenza-prestazione (Hertzberger, 2000). Lo spazio è inteso come competenza, cioè come l'elemento che attraverso le sue caratteristiche, permette possibili configurazioni che lo rendono un luogo, rappresenta quindi ciò che è potenzialmente. Il luogo costituisce l'effettiva prestazione dello spazio, ciò che è effettivamente.
Più propriamente il luogo è lo spazio trasformato da una rappresentazione umana: è infatti "nei luoghi che l'esperienza umana si forma, si accumula e viene condivisa, e il suo senso viene elaborato assimilato, negoziato. Ed è nei luoghi e grazie ai luoghi, che i desideri si sviluppano e prendono forma, alimentati dalla speranza di realizzarsi, rischiando la delusione" (Bauman,2005).

L'uso collettivo fa lo spazio collettivo

Gli spazi collettivi possono essere definiti come spazi dell'abitare collettivo, l'uso dello spazio conforma infatti lo spazio stesso. Afferma Perec (1989) che "lo spazio è un dubbio: devo continuamente individuarlo, designarlo. Non è mai mio, mai mi viene dato, devo conquistarlo".
È dunque l'interazione tra spazio e abitanti a dare forma e carattere allo spazio.
È possibile definire tale interazione come una coltivazione dello spazio (La Cecla, 2011/1988), considerando la presenza nello spazio come attività di conoscenza, quindi un'azione attiva e non passiva dell'abitante che percepisce lo spazio intorno a sé e al contempo lo definisce. Il compito di chi progetta lo spazio è quello di contribuire a generare questa interazione: "ciò che è possibile fare come architetti è progettare quindi le condizioni per cui lo spazio sia letto come un luogo; cioè fornendo quelle dimensioni o meglio quell'articolazione che in una certa situazione determina il giusto senso di appropriazione e identificazione" (Hertzberger, 2000).
L'azione dell'abitare è la principale attività svolta nelle città e può essere intesa in modo duplice: sia come l'azione dell'avere dimora, sia, in senso più ampio, come l'azione dell'abitare lo spazio della città.
Abitare deriva dal verbo latino abito, frequentativo di habeo, cioè avere, che ha il significato di tenere, abitare, dimorare. Nella struttura stessa del verbo è insita l'idea dell'abitudine. Il concetto di abitudine deriva semanticamente da habitus da cui deriva anche il termine abito, ovvero aspetto, abbigliamento. Abitare quindi può essere inteso di per sé come abitudine, ma anche come una acquisizione di abitudini legate ad uno specifico luogo, attraverso l'azione dell'abitare tale luogo: "Abitare è una facoltà umana. E' un'abilità acquisita, costruita su una predisposizione biologica ma elaborata culturalmente quindi condivisa con una società" (La Cecla 2011/1988).
Con il termine spazi dell'abitare si vuole intendere quegli spazi che diventano luoghi proprio grazie all'abitare, l'azione dell'abitare è infatti quella che trasforma uno spazio in un luogo. Per abitare uno spazio è necessario appropriarsene, creare con esso un legame, fare mente locale (La Cecla, 2011/1988) come forma di appropriazione dello spazio: "(...) il mondo, non più come un percorso da rifare senza sosta o come una corsa senza fine, non più come una perenne sfida da accettare senza tregua, non come unico

pretesto per una esasperante accumulazione né come illusione d'una conquista, ma come ritrovamento d'un senso, come percezione di una scrittura terrestre, d'una geografia di cui abbiamo dimenticato di essere gli autori" (Perec, 1989).

Usi temporanei come strategia per la rigenerazione
Si propone la strategia degli usi temporanei come strumento di riattivazione dello spazio collettivo. Esso assume un ruolo cardine nei processi di rigenerazione urbana, non solo come obiettivo a cui mirare, ma anche come elemento su cui intervenire, al fine di ottenere spazi vivibili e vitali, e quindi una città abitabile.
La progettazione e realizzazione di azioni temporanee nello spazio collettivo permette di riattivare un legame interrotto tra spazio e abitanti e sollecitare possibili trasformazioni permanenti.
Gli usi temporanei possono assumere forme molteplici. Possono incarnarsi in azioni, istallazioni o eventi temporanei, che rappresentano occasioni per abitare lo spazio collettivo temporaneamente, finalizzati a tessere una nuova rete di relazioni tra abitanti e tra spazio e abitanti.
Tali azioni, istallazioni, eventi rappresentano una forma di riappropriazione effimera dello spazio collettivo, creando nuove opportunità di incontro e interazione.
Presupposto fondamentale alla realizzazione degli usi temporanei nello spazio collettivo è rappresentato dalla capacità collaborativa e organizzativa di abitanti e organizzazioni locali. Gli abitanti assumo quindi un ruolo di primo piano in tale processo di rigenerazione urbana, essi non solo possono esprimere una volontà di trasformare ma possono partecipare in modo attivo alla trasformazione.
Gli usi temporanei, intesi quindi come forme di aggregazione sociale, possono trasformare uno spazio collettivo, modificandone o moltiplicandone le pratiche d'uso, fino a trasformare anche i caratteri fisici dello spazio stesso. Questo aspetto risulta essere di particolare interesse in termini di valutazione a posteriori degli effetti degli usi temporanei sui caratteri fisici dello spazio collettivo.
Gli usi temporanei sono in grado di innescare nuove pratiche d'uso e modificare i caratteri dello spazio, riuscendo a conquistare e riattivare temporaneamente spazi vuoti e degradati, trasformandoli in luoghi, attraverso azioni o eventi che lasciano la loro traccia nello spazio e nell'immaginario collettivo.
La strategia degli usi temporanei produce esiti incerti e non prevedibili in modo completo, ma è in grado di generare nuove opportunità e occasioni di trasformazione.
Per comprendere in che termini intervenire attraverso tale strategia è necessario leggere ed analizzare lo spazio collettivo su cui intervenire, non solo in funzione delle sue caratteristiche fisiche, dimensionali e proporzionali, ma anche in funzione della relazione tra spazio e abitanti. In questo senso è possibile parlare di una analisi di tipo fisico-percettivo, che mira ad ottenere informazioni dettagliate e approfondite sullo spazio fisico e sulle modalità in cui esso viene vissuto. I requisiti dello spazio sono infatti riscontrabili solo attraverso l'osservazione empirica e tramite la raccolta di dati sull'esperienza visibile (Cullen, 1961/1976). Dunque risulta fondamentale la pratica dell'osservazione per comprendere l'uso effettivo che di uno spazio viene fatto ed afferrare gli elementi che costituiscono la relazione tra spazio fisico e abitanti, al fine di leggere e comprendere l'articolarsi di questa relazione nello spazio, verificando le variazioni temporali e le differenti forme d'uso.
A partire dal rilevamento delle pratiche d'uso già esistenti, se pur in modo parziale e discontinuo di un dato spazio collettivo, e a partire dalla vocazione che uno spazio racconta attraverso le sue caratteristiche, è possibile comprendere quali nuovi usi temporanei potranno essere accolti in un dato spazio collettivo.

Bibliografia
Cerasoli, M. (2008). Periferie urbane degradate. Regole insediative e forme dell'abitare. Come intervenire?. Roma: Cittalia-Anci Ricerche.
Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2003). Public Places Urban Spaces. The Dimension of Urban Design. Oxford: Architectural Press.
Chermayeff S., Tzonis A. (1971). La forma dell'ambiente collettivo. Milano: Il Saggiatore.
Clement, G. (2005). II manifesto del terzo paesaggio. Macerata: Quodlibet.
Cullen G. (1976) II paesaggio urbano. Morfologia e progettazione. Bologna. Calderini Editore. (Ed. orig. (1961) Townscape, London: The Architectural press.)
Gehl, J. (1991), Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali. Santarcangelo di Romagna: Maggioli Editore. (Ed. orig. (1971) Life between buildings: Using Public Space. New York: Van Nostrand Reinhold).
Hertzberger, H. (1996). Lezioni di architettura (a cura di Furnari, M.) Bari: Editori Laterza.
Hertzberger, H. (2000). Space and the architect. Rotterdam: 010 Publishers.
La Cecla, F. (1993). Mente locale. Milano: Eleuthera.
La Cecla, F. (2011). Perdersi. L'uomo senza ambiente. (4° ed.). Bari: Laterza. (1° ed. 1988).
Lynch, K. (1977). Il tempo dello spazio. Milano: Il Saggiatore.
Mela, A. (2006). Sociologia della città. Roma: Carocci Editore.
Olivetti, M.L., Lambertini, A., Metta, A. (a cura di). (2013).Città Pubblica/Paesaggi Comuni. Roma: Gangemi.
Perec, G. (1989). Specie di spazi. Torino: Bollati Boringhieri.
Sorkin, E. (2003). "Pensieri sulla Densità". In: Density, Infill, Assemblage, Lotus, n. 117.

Figura 1– Evento Swing dance. Plaza de la Virreina, Barcellona, Spagna.

Strategie per la rigenerazione dello spazio pubblico tra città e paesaggio. Il recupero dell'area del mercato ortofrutticolo a Piano di Sorrento

DI FELICE DE SILVA, BRUNA DI PALMA E ALESSANDRO GEBBIA

Introduzione

Affrontare il tema della qualità dello spazio pubblico nella città contemporanea significa anche sviluppare una riflessione su quelle componenti del paesaggio urbano che contribuiscono a caratterizzarlo attraverso la loro interazione. Nel caso in esame un ruolo determinante è rivestito dal rapporto tra città e paesaggio, dal legame tra rigenerazione urbana, riuso di manufatti architettonici e morfologia del territorio la cui indagine ha permesso di individuare e sviluppare alcuni temi chiave per un possibile approccio progettuale volto alla rigenerazione dello spazio pubblico.

Appare allora significativo approfondire i temi emersi nella proposta di progetto per il recupero dell'area di Piazza della Repubblica a Piano di Sorrento in Provincia di Napoli, sviluppata nell'ambito della mostra "Buchi neri in Campania" promossa dall'associazione NIB, New Italian Blood, al fine di formulare ipotesi di trasformazione per edifici pubblici incompiuti o dismessi e per spazi pubblici abbandonati o trascurati sparsi nel territorio regionale della Campania. Tale proposta parte da alcune considerazioni preliminari, di carattere morfologico, che riguardano l'intera penisola sorrentina[1], ambito paesaggistico in cui il territorio comunale di Piano di Sorrento si inserisce con continuità e i cui confini amministrativi coincidono con le fratture trasversali di due valloni, profondi tagli del banco, tufaceo da un lato e calcareo dall'altro, della penisola.

Un'area disgregata

L'area oggetto di studio comprende sia il complesso del mercato ortofrutticolo, sul quale insiste un capannone storico in ferro, sia l'area di "Piazza della Repubblica" situata nel cuore della Penisola Sorrentina, a Piano di Sorrento, meglio conosciuta come piazza mercato, al confine con il comune di Sant'Agnello, un'area di attraversamento e di concentrazione di flussi eterogenei e confliggenti, un luogo vacuo situato proprio all'incrocio tra il principale asse di sviluppo urbano della penisola sorrentina ed una delle fratture

idrografiche, il Vallone di San Giuseppe, che solcano il territorio. In realtà le tre piazze della città sono tutte collocate lungo l'asse stradale e insediativo costituito dalla S.S. 145: Piazza Domenico Cota, la piazza principale che ospita il palazzo del Municipio e alcuni edifici residenziali storici, Piazza delle Rose, dalle dimensioni molto modeste e Piazza Mercato, ampio invaso dall'aspetto poco caratterizzante. Gli aspetti comuni a questi spazi sono la presenza invasiva del flusso veicolare, l'assenza di ampi spazi aperti per la socialità e la dissoluzione di meccanismi connettivi con il paesaggio circostante, che contribuiscono a far perdere quell'identità urbana di cui le piazze erano storicamente dotate.
In particolare, l'area di Piazza della Repubblica, complessivamente estesa per quasi un ettaro, si presenta oggi come un'area fortemente disgregata, invasa dalla sosta delle auto, senza aree pedonali al di fuori dei marciapiedi (si rilevano un'area pedonale-marciapiedi di 1200mq, un'area verde non attrezzata di 475mq; un'area parcheggio di1750mq; un'area monofunzionale-mercato ortofrutticolo di 2900mq). Si potrebbe definire come uno spazio senza nome nell'accezione di Boeri, Lanzani, Marini e cioè come una porzione di territorio in cui "convivono a breve distanza spazi statici, chiusi nella loro identità secolare e spazi mutanti, che cambiano natura più volte nel corso di una sola giornata: spazi che ospitano più luoghi"[2]. In quest'area, all'interno di una cortina bassa di scarso pregio architettonico chiusa a recinto, è insediato, intorno allo storico capannone in ferro, il mercato ortofrutticolo da tempo destinato alla delocalizzazione. Proprio la delocalizzazione del mercato e delle funzioni connesse ha consentito di ripensare, attraverso il progetto dello spazio pubblico, l'intera vocazione dell'area e di riconquistare spazi di relazione: spazi aperti pubblici, integrati a funzioni commerciali e culturali, consone ad un recupero identitario dei luoghi.

La perdita dell'identità

Tenendo conto della eterogenea composizione di frammenti di cui questo spazio urbano risulta composto, le potenzialità di questo luogo sono da ricercare soprattutto in rapporto alla sovrapposizione della struttura urbana alla morfologia del territorio, riconoscendo in questa relazione e nella presenza dello storico capannone, una sorta di semplificazione del reale che è stata, concordando con una tesi espressa da Paola Viganò, la base necessaria per la composizione del progetto: "la percezione del frammento e, insieme, del continuo e del complesso spinge il nostro sguardo ad articolare le proprie strategie cognitive, ma allo stesso tempo richiama la necessità di una semplificazione del reale, di una selezione di alcuni suoi elementi costitutivi, di unità elementari che consentano di superare l'idea di irriducibilità di una cosa all'altra"[4].
La Piazza nasce nella prima metà del Novecento come una grande piastra-ponte in corrispondenza dell'incrocio tra il maggiore asse di sviluppo urbano ed il Vallone di San Giuseppe che dai Colli di San Pietro arriva fino al Porto di Marina di Cassano, una colmata dell'incisione idrografica che si è sovrapposta senza margini di permeabilità e connessione degli spazi urbani rispetto al percorso naturale di questa particolare natura dei luoghi che dai colli arriva fino al mare. Lo spazio della piazza confina verso sud con una grande porzione del vallone, ma di fatto è separata da essa a causa della presenza dell'infrastruttura viaria. Anche dal punto di vista delle attrezzature di pubblica utilità, la Piazza è localizzata in un punto strategico del territorio comunale, per la sua vicinanza alla Biblioteca Comunale, al Centro Culturale e al Cinema-Teatro. Un'ulteriore presenza materiale che contribuisce a rafforzare l'armatura di potenzialità trasformative della Piazza è la presenza, in corrispondenza dell'area del mercato ortofrutticolo, di un capannone in ferro di inizio Novecento, frequentemente ritratto nelle immagini storiche della città, come a costituirne un elemento identitario. Attualmente il capannone costituisce una sorta di riparo per le attività legate al commercio della frutta, attività che connota da secoli la storia economica della città, inizialmente legata prevalentemente al commercio degli agrumi, coltivazione che, nel tempo, ha contribuito a determinare la conformazione del paesaggio locale. Inoltre, concettualmente, la struttura lega tra di loro i vari spazi pubblici della città: in origine il mercato si svolgeva nella piazza principale della città, Piazza D. Cota, quando Piazza della Repubblica non era ancora stata costruita[3]. Solo successivamente, il capannone itinerante fu smontato per essere poi rimontato nell'attuale piazza del mercato. Purtroppo oggi lo spazio della vendita della frutta si svolge all'interno di una cortina bassa e chiusa a recinto, e all'interno di questo recinto, in uno spazio fortemente compresso, si trova il capannone. All'esterno della cortina si genera un piccolo emiciclo che accoglie attività di vendita alimentare e non, anch'esso invaso dalla sosta delle auto ed attraversato da strade carrabili. In questa ricca presenza di frammenti funzionali, quello che emerge può essere riletto con le parole di Rem Koolhaas a proposito dello Junkspace: "Ogni elemento svolge il proprio compito in un isolamento negoziato. Là dove una volta il dettaglio suggeriva l'incontrarsi, forse per sempre, di materiali diversi, vi è ora un accoppiamento transitorio, sul punto di essere disfatto, riaperto, un abbraccio temporaneo con alte probabilità di separazione; non più un incontro orchestrato fra differenze, ma la fine improvvisa di un sistema, uno stallo"[5].

Dalla piazza come spazio di circolazione ad un sistema di spazi pubblici di contatto

L'indagine e la ricerca degli elementi urbani e paesaggistici presenti nell'area, la loro dissonanza, la loro presenza e i loro silenzi hanno permesso di ipotizzare una chiave di lettura e di interpretazione del labirinto urbano descritto in Babele da Rosario Pavia attribuendo un senso nuovo e una nuova dimensione sociale al sistema degli spazi urbani oggetto degli interventi proposti. L'intersezione di quest'area con una delle straordinarie dorsali paesaggistiche costi-

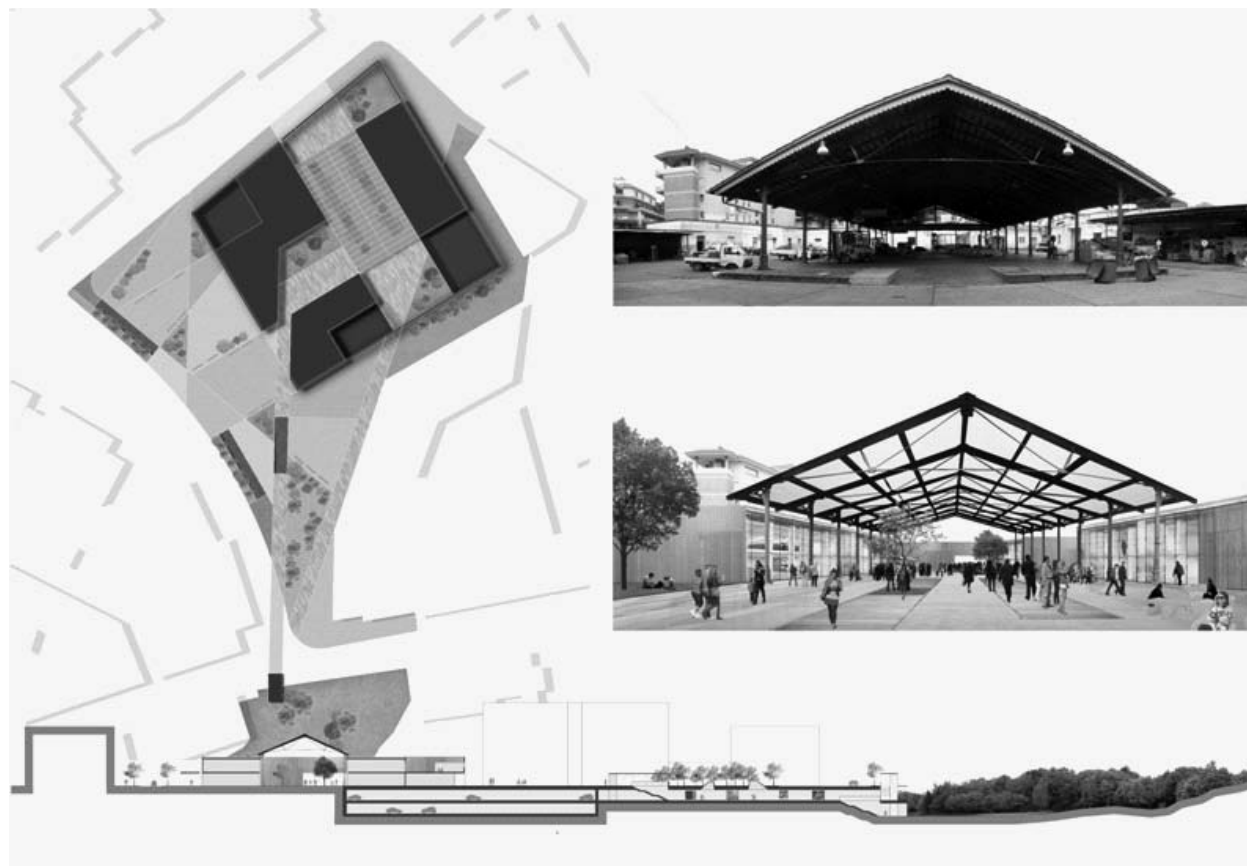
tuite dai valloni peninsulari, la presenza di elementi architettonici di lunga memoria storica, la presenza di una colmata dell'alveo naturale operata a partire dal secondo dopoguerra, ha permesso di affrontare e rileggere tematiche inerenti al "riuso" dei materiali urbani, alla loro dimensione sociale, al nuovo ciclo di vita che questi possono avere in relazione agli elementi del paesaggio; ha consentito di soffermarsi sulla necessaria costruzione di nuovi spazi pubblici di relazione; ha permesso di guardare concretamente all'esperienza dei Living Labs come ad un innovativo approccio alle attività di lettura e trasformazione partecipata dei luoghi in cui si vive.
"Viviamo oggi in uno spazio urbano bastardo e diacronico che si rifà a costellazioni storiche eterogenee" osserva Françoise Choay nelle sue ricerche sulla trasformazione dello spazio urbano francese dal Medioevo ad oggi domandandosi quale senso può assumere oggi lo spazio di contatto urbano dopo il sovrapporsi spesso incontrollato di nuove dimensioni spaziali, raramente ricomposte, nella storia delle città. Come si è detto, nel caso in esame, nell'area di Piazza della Repubblica, appare forte la sovrapposizione e il contrasto tra i singoli elementi urbani. In primo luogo la forte presenza dello spazio di circolazione tipica frattura delle città operata a partire dal XIX secolo: l'asse viario che sovrasta e interrompe il percorso naturalistico dell'alveo del vallone, l'invasione delle superfici dal traffico e dalla sosta delle auto sono una perdurante criticità dell'area. L'area si mostra oggi prevalentemente come un parcheggio a cielo aperto, nodo veicolare di sosta e transito. In secondo luogo la presenza del recinto monofunzionale del mercato ortofrutticolo che interiorizza ed esclude la fruizione dello spazio del capannone storico dalle dinamiche e dai flussi urbani. Ad esso si aggiunge il tema della prossima dismissione della funzione del mercato e l'inevitabile tema del ripensamento e del possibile riuso del capannone stesso. Un elemento di architettura industriale depositario di una luna storia nella città perde nuovamente la sua funzione e rompe la gerarchia dei luoghi, svuota un'ampia area ed impone una riflessione sul suo destino nella memoria e nell'identità civica come simbolo di produttività, innovazione e caratterizzazione urbana. Ma l'elemento maggiormente ignorato e silenzioso, pressoché invisibile nelle attuali dinamiche urbane del luogo, è la dorsale paesaggistica del Vallone di S. Giuseppe, un elemento trasversale rispetto all'asse viario predominante oggi totalmente ignorato dalla città. La colmata di materiali inerti ed eterogenei, realizzata a partire dai primi anni cinquanta si è progressivamente estesa ed ha sempre più escluso l'alveo naturale dal paesaggio urbano dell'area.
Recuperare le tracce di continuità, fruizione e percorribilità del vallone significa ribaltare lo sguardo del territorio verso i suoi elementi maggiormente rappresentativi e caratterizzanti, significa restituire una sequenza di spazi pubblici fatti di soste e percorsi, composti da elementi naturali ed architetture, significa recuperare la trasversalità della percorrenza che dal mare portava alla città e viceversa sin dai primi insediamenti del territorio peninsulare. Da questo punto di vista sembra prioritario guardare ad un intervento di risanamento ambientale nei due versanti opposti dell'area oggetto di riqualificazione. Da un lato verso la grande area aperta del vallone posta a sud a ridosso di Piazza della Repubblica ad una quota più bassa, oggi oggetto di interventi infrastrutturali poco orientati alla fruizione dell'area. Dall'altro, verso il mare, sembra possibile recuperare un percorso demaniale oggi intercluso, apparentemente inaccessibile ma in realtà ben delimitato, che dalla piazza della Repubblica conduce al tratto di vallone proteso a mare in un susseguirsi di straordinari paesaggi naturalistici ed artificiali che conducono al borgo della Marina di Cassano. In quest'ottica l'area di Piazza della Repubblica da luogo vacuo, chiuso e respingente può trasformarsi in luogo composto da un sistema di spazi pubblici di contatto derivanti dal riuso funzionale dell'architettura storica del capannone, dal ripensamento dell'insula urbana del mercato in cui le funzioni si aprono ai flussi ed agli usi della città ripensando sapientemente il recinto prima inaccessibile e dal recupero delle aree verdi finalmente connesse al sistema urbano.

La rigenerazione dello spazio pubblico tra città e paesaggio

L'intervento di rigenerazione"intende istituire un nuovo ciclo di vita e quindi intende ri-generare e ri-fondare le cose e le relazioni fra le cose, i luoghi e i paesaggi. Per questo motivo ha pochissimo a che vedere con la conservazione e moltissimo a che fare invece con la trasformazione, anche se rifiuta di lavorare sulla tabula rasa, scegliendo di sporcarsi le mani con quello che si trova, che preesiste, non disdegnando l'ibridazione, la stratificazione, il montaggio, la sovrapposizione, la riscrittura e la sovrascrittura"[6].
Il progetto punta ad intrecciare i due temi ritenuti centrali per la trasformazione dell'area: la ridefinizione dello spazio del mercato attraverso il riuso e la reinterpretazione del capannone storico, lavorando sul tema del recinto come costruzione di camere all'aperto, spazi elementari che hanno come soffitto la variabilità visiva del cielo[7]; la ridefinizione del rapporto città-paesaggio[8] attraverso la connessione virtuosa dei due livelli territoriali oggi maldestramente separati, lavorando sul tema del progetto di suolo e in particolare sul passaggio dalla topografia alla topologia[9].
L'intenzione progettuale riconosce la centralità fisica e simbolica del capannone storico, rivisitato e reinterpretato come piazza coperta, nuova galleria urbana, luogo di sosta ed attraversamento, luogo intorno al quale si affaccia e si sviluppa un vero e proprio Civic Center integrato a nuove funzioni commerciali, di accoglienza e culturali. L'insula del vecchio recinto monofunzionale diventa un luogo dall'impronta densa ma attraversato ed aperto alla città, un luogo di attrazione grazie all'offerta commerciale e ristorativa concentrata prevalentemente alla quota del piano stradale ma anche grazie all'affermazione di spazi

culturali (laboratori di produzione e documentazione artistica), di accoglienza turistica e all'istituzione di un urban center, nuovo fulcro di monitoraggio, documentazione, ricerca e confronto sui processi di trasformazione del territorio.
Per provare a trasformare quella che è la condizione topografica del territorio in una condizione topologica che cerca di esprimere il senso dello spazio urbano creando sequenze di spazi collettivamente riconoscibili, si è partiti dalla razionalizzazione dei flussi veicolari e dalla configurazione di due piani di parcheggio ipogei che consentono la riappropriazione e riorganizzazione degli spazi esterni integrati ed in estensione alla nuova insula dalla quale si genera un percorso pedonale finalmente proiettato verso il vallone, che vince il salto di quota, di circa 10 metri, che ha visto la città separata dai suoi brani di naturalità per troppo tempo, soprattutto in relazione al fatto che, come afferma Aldo Aymonino, "[...] le reti (dell'infrastruttura, dei servizi) e i corridoi qualificati (dei Beni Culturali, dell'ecologia, etc.) possono essere poderosi veicoli per ripensare il territorio e l'infrastruttura rappresenta l'ossatura preesistente a qualsiasi forma di insediamento, città diffusa compresa"[10].

La connessione tra il piano urbano e l'alveo del vallone si realizza attraverso una riscoperta continuità ambientale che consente da un lato di creare un sistema di raffrescamento naturale dei nuovi edifici del Civic Center attraverso la canalizzazione del vento e dall'altro la realizzazione di un percorso pedonale finalmente capace di integrare gli spazi verdi naturali alla struttura urbana. In questo senso l'idea consente di inserire il progetto per la piazza all'interno di un quadro di idee già realizzate o solo progettate per altri punti particolari lungo lo sviluppo del Vallone come quello che ha ridato vita ai percorsi antichissimi di collegamento della città al borgo marinaro, anche se, viceversa dalla città, l'alveo del vallone verso i colli è quasi completamente inesplorato[11].
La strada per dare vita e forma alla riorganizzazione dell'area del mercato, può fare leva sul regime di proprietà pubblica della cortina volumetrica attuale e svilupparsi attraverso il coinvolgimento dei privati con la formula del project financing per la trasformazione e la gestione dei nuovi spazi commerciali, ristorativi e di parcheggio custodito.
Ma la rigenerazione dell'area sembra necessariamente legata alla capacità di tenere alta la qualità dell'architettura e degli spazi pubblici non tanto a livello formale quanto di uso e alla capacità di riappropriarsi del valore aggiunto del paesaggio vera risorsa incompresa della città: "compito del progetto è quello di preservare proporzione, coesione, equa distanza dai centri decisionali e garantire accessibilità pubblica al maggiore dei beni comuni, lo spazio-memoria-natura nel suo complesso"[12].

Figura 1– La proposta di rigenerazione dell'area del mercato ortofrutticolo a Piano di Sorrento. In alto, a sinistra, planimetria generale dell'intervento, a destra, confronto tra lo stato di fatto e il progetto relativo al riuso del capannone, in basso sezione complessiva in corrispondenza delle nuove connessioni.

Note

1 Per una lettura preliminare sull'intera penisola sorrentina si rimanda a De Silva F., Di Palma B., Ruocco G. (2013), "Il futuro del Piano", in Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C. (a cura di), Urbanistica Dossier 004. Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo, INU Edizioni, Roma (pagg. 495-497): "tra Vico Equense e Massa Lubrense, ai piedi dei colli, ultime propaggini dei Lattari, si evidenzia, in primo luogo, il banco tufaceo del «piano». La piatta orografia ha contribuito alla formazione di una conurbazione lineare lungo la S.S. 145. [...]" Nell'ambito di un'articolazione morfopaesaggistica e insediativa per fasce parallele alla configurazione longitudinale della penisola, "si innestano, come segni trasversali, i valloni, elementi di frattura geomorfologica che solcano il piano tufaceo ortogonalmente alla linea di costa e che oggi si configurano come potenziali connessioni ecologiche tra la parte a più alta naturalità a sud della penisola e la parte costiera più urbanizzata".

2 S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini (1993), "Nuovi spazi senza nome", in Casabella. Il disegno degli spazi aperti n.597-598 (pag. 75)

3 P. Viganò (1999), La città elementare, Skira, Milano (pag. 7)

4 Per un approfondimento sull'evoluzione di questi luoghi si rimanda a G. D'Agostino (a cura di), "Piano di Sorrento. Città, comunità, territorio", CLEAN Edizioni – Giannini Editore, Napoli, 2009, a T.Di Prisco, "Piano di Sorrento. Storia, arte, vita" (1982), e a G. Amalfi, "Tradizioni ed usi nella Penisola Sorrentina", in G. Pitrè (a cura di), Curiosità popolari tradizionali vol. VIII, Palermo 1890 (pagg. 36-37): nel corso del Settecento l'allora sindaco D. Cota fece ampliare lo slargo del "Vallazzano", detto "Gran piazza", l'attuale Piazza D. Cota e provvide alle strutture necessarie per un mercato ortofrutticolo. Il mercato fu dotato di due grosse tettoie. Negli anni Cinquanta per il grande sviluppo delle attività commerciali in Penisola, il mercato di Piazza Cota divenne insufficiente e se ne creò uno più ampio. L'ing Antonio Fiodo progettò e realizzò un mercato in Piazza della Repubblica. Dei due baracconi, ne fu rimontato uno al centro del nuovo mercato.

5 R. Koolhaas (2006), Junkspace, Quodlibet, Macerata (pag. 71)

6 R. Bocchi (2014), "Cicli e ricicli dei territori contemporanei", in S. Marini e V. Santangelo (a cura di), Ricicli. Teorie da concetti nomadi e di ritorno, Quaderni DCP, Aracne, Roma

7 Cfr. A. Aymonino e V.P. Mosco (2006), "Recinti", in Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira Milano (pag. 103)

8 Per una recente riflessione sul paesaggio si può far riferimento all'articolo di J. Nunes (2014), "Paesaggio è riuso, riuso è paesaggio", in Domus green, allegato a Domus n. 983 (pagg. 4-5), in cui al carattere del paesaggio come sistema spaziale si affianca il suo carattere sistemico nel senso di continuità temporale, per cui il progetto di paesaggio diventa progetto di riuso nella sua accezione di costruzione del tempo, di "opportunità di colmare lo iato del vuoto tra passato e futuro e legarli in un gesto capace di celebrare l'identità del luogo e di proiettare questa identità nel futuro".

9 B. Secchi (2006), in "Progetto di suolo 2" in A. Aymonino e V.P. Mosco, Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira Milano (pagg. 290-291), riflette sulla sua espressione di "Progetto di suolo" scritta nel 1986 su Casabella, arrivando a concludere che sia che il progetto di suolo lavori sulla topografia del territorio cercando di cogliere ciò che più particolarmente lo connota, che lo rende specifico ed eventualmente differente, anche lievemente, da altri territori e cerca di renderlo evidente attraverso una mossa progettuale; sia che lavori sull'interpretazione del territorio e del suolo come supporto stabile sul quale sono appoggiati, incastrati o semplicemente inseriti oggetti spesso meno stabili nel tempo, dotati cioè di una minore inerzia, in ogni caso cerca di trasformare una topografia in una topologia, in sequenze di luoghi riconoscibili che riescono a esprimere il senso di uno spazio urbano: il senso, non la funzione e nemmeno il ruolo.

10 A. Aymonino (2006), "Introduzione. Più spazio, meno volume: un racconto in movimento" in A. Aymonino, V.P. Mosco, Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira, Milano (pag. 18)

11 Per quanto riguarda gli interventi realizzati si rimanda al recupero del percorso di risalita dal borgo di Marina di Cassano alla quota della città attraverso il vallone e all'intervento di risistemazione del sentiero che attraversa trasversalmente il vallone più a sud, tra il Casale di Mortora e l'ex Convento di Santa Teresa. Per quanto riguarda nuove idee di progetto lungo l'incisione orografica, si rimanda alla proposta semplificata di Piano Urbanistico Comunale (progetto primo classificato) elaborata dal gruppo Di Palma B., De Silva F., Ruocco G., nell'ambito del Concorso di Idee "Modelli sperimentali per una pianificazione e una progettazione innovativa: idee per la valorizzazione dei paesaggi campani" bandito dalla Regione Campania nel 2012.

12 N. Emery (2010), Progettare costruire, curare. Per una deontologia dell'architettura, Edizioni Casagrande s.a., Bellinzona (pag. 25)

Bibliografia

A. Aymonino e V.P. Mosco (2006), "Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero", Skira Milano

Z. Bauman (2006), "Modernità liquida", Laterza, Bari

R. Bocchi (2014), "Cicli e ricicli dei territori contemporanei", in S. Marini e V. Santangelo (a cura di), Ricicli. Teorie da concetti nomadi e di ritorno, Quaderni DCP, Aracne, Roma

S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini (1993), "Nuovi spazi senza nome", in Casabella. Il disegno degli spazi aperti n.597-598

F. Choay (2003), "Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo", Skira editore, Milano

G. D'Agostino (a cura di) (2009), "Piano di Sorrento. Città, comunità, territorio", CLEAN Edizioni – Giannini Editore, Napoli

F. De Silva, B. Di Palma, G. Ruocco (2013), "Il futuro del

Piano", in Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C. (a cura di), Urbanistica Dossier 004. Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo, INU Edizioni, Roma
R. Koolhaas (2006), Junkspace, Quodlibet, Macerata
J. Nunes (2014), "Paesaggio è riuso, riuso è paesaggio", Domus green, allegato a Domus n. 983
R. Pavia (2002), "Babele", Moltemi editore, Roma
P. Viganò (1999), "La città elementare", Skira, Milano

Città, comunità, spazio pubblico. Il progetto di riqualificazione di piazza Libertà ad Avellino

FELICE DE SILVA
E PATRIZIA SANTANIELLO

"D'una città non godi le 7 o le 77 meraviglie ma la risposta che da' a una tua domanda"
(Italo Calvino, Le città invisibili, Einaudi 1983)

Introduzione
Se la Piazza è lo specchio nel quale la comunità riconosce se stessa, ed in cui si palesa quel legame tra città, comunità e spazio pubblico che esprime l'essenza stessa della civiltà urbana, è allora evidente che la qualità dello spazio pubblico assume un ruolo fondamentale nel determinare le condizioni di vita dei cittadini.
Lo spazio della Piazza, a differenza degli altri spazi aperti di risulta che la crescita della città contemporanea ha prodotto, nasce come spazio di contatto, come luogo dell'incontro, in senso fisico e sociale, tra gli uomini, entro cui stare insieme, svolgere attività comuni, celebrare riti collettivi; un luogo in cui esprimere la propria condizione di cittadini, vivere cioè la propria appartenenza alla città ed alla comunità; una comunità di cittadini che proprio nello spazio della Piazza trova il proprio luogo più rappresentativo.
"Possiamo dire che la piazza come luogo pubblico costruito e distinto dagli spazi liberi di risulta della città ha un carattere di necessità molto ampio e generale per il fatto che con essa la città rappresenta se stessa. La città o una sua parte espone se stessa nella piazza e questa è lo specchio, la rappresentazione di quella. Forse la storia architettonica della città comincia da qui."[1] osservava Agostino Renna, riproponendo con grande attualità il tema dello spazio della vita in pubblico, come luogo su cui si fonda l'essenza stessa della città. Uno spazio che non deve essere inteso semplicemente come il supporto inerte degli usi e delle pratiche sociali che vi si svolgono e che attraversano l'intera città bensì come uno spazio che attraverso le sue caratteristiche fisiche e simboliche è capace di determinare le condizioni entro cui può svilupparsi la vita in pubblico.
In quest'ottica il progetto illustrato in queste pagine, ed elaborato in occasione del Concorso di progettazione per la Riqualificazione di Piazza Libertà ad Avellino promosso dall'amministrazione comunale di Avellino nel 2012[2], a partire dalla ridefinizione del significato della Piazza, delle misure e degli elementi che la definisco e delle loro reciproche relazioni, ha l'ambizione, nel suo complesso, di proporre una riflessione sul tema generale della nuova qualità dello spazio pubblico della Piazza, sull'opportunità di tenere insieme passato e futuro, sull'importanza delle attese dei cittadini e sul significato che la Piazza deve trasmettere, sulla sua carica semantica.

Il concorso di riqualificazione di piazza Libertà
Lo spazio urbano di piazza Libertà rappresenta uno dei luoghi maggiormente presenti nella memoria collettiva degli abitanti della città di Avellino. Posta ai piedi della collina della Terra, su cui è arroccato il nucleo della città longobarda, lungo l'asse su cui insiste il Corso Vittorio Emanuele che ha costituito la principale dorsale di sviluppo urbano in direzione est-ovest mettendo in comunicazione Napoli e le Puglie attraverso il capoluogo irpino, la piazza ha da sempre svolto un ruolo centrale nell'ambito del tessuto urbano e sociale della città.
La conformazione attuale del Largo, nome con il quale era indicata anticamente piazza Libertà, era già delineata nel tardo medioevo; Mario De Cunzo e Vega De Martini chiariscono infatti che in quel periodo "il Largo era già definito nella sua forma e nelle sue dimensioni. Una piazza molto grande rispetto al piccolo centro di Avellino ma evidentemente in scala col suo ruolo di punto di incontro dei traffici, una piazza molto più grande di quelle presenti tra i borghi e posta ostentatamente nella direzione di Napoli, verso la nuova capitale".[3] Nella meta dell'800 il pittore Cesare Uva ne fissa l'immagine in una celebre veduta, riprendendola dal Palazzo Vescovile che la chiude sul margine ovest; l'aspetto più significativo di quella immagine risiede nella chiarezza con cui è espressa la relazione che la piazza intrattiene con il Corso Vittorio Emanuele che entra nello spazio del Largo con una pavimentazione differente tagliandolo in due parti separate. In quella celebre veduta è possibile riconoscere il rapporto fondativo tra la piazza, il Corso e gli edifici che vi si affacciano, una relazione che il progetto di riqualificazione elaborato in occasione del concorso ha inteso sicuramente recuperare.
Nell'ottocento comincia una fase importante del processo di sviluppo della piazza che si trasforma sempre più in un organo di distribuzione circolatoria, uno dei tanti nodi di viabilità carrabile della città. "Le piazze stesse del XIX e XX secolo divengono in definitiva, per l'apertura sistematica e l'intensità di circolazione veicolare che accolgono, luoghi tra i più inospitali per il pedone"[4] annota Françoise Choay nelle sue riflessioni

Figura 1–Planimetria di progetto della nuova piazza Libertà

sull'evoluzione dello spazio urbano francese, un'annotazione che è utile anche per una rilettura della piazza di Avellino. Cosi come è avvenuto per molte altre piazze di città europee infatti, anche lo spazio urbano di piazza Libertà si è trasformato in uno spazio di circolazione che ha perso la sua carica semantica e la sua vocazione ad essere spazio di contatto. Circondata da ampie arterie di traffico veicolare è divenuta un invaso spaziale isolato slegato dalla rete degli spazi pedonali della città ed in cui è difficile percepire le relazioni con gli edifici che vi sono intorno, perdendo in tal modo quei tratti di intimità ed accessibilità su cui si è fondata storicamente l'idea di piazza come luogo di convergenza e di riunione.

I temi del progetto

"La Riqualificazione di piazza Libertà, tra memoria ed innovazione, dovrà saper cogliere i segni del futuro della comunità consegnando un luogo simbolo alla città di Avellino", così inizia il bando di concorso per la riqualificazione di piazza Libertà, attraverso il quale l'amministrazione comunale di Avellino si proponeva di restituire alla collettività uno dei luoghi più significativi della città

L'obiettivo generale del concorso era ambizioso, parlava di nuova qualità (riqualificazione), di tenere insieme passato e futuro (tra memoria ed innovazione), dell'importanza delle attese dei cittadini (cogliere i segni del futuro della comunità) e del significato che la Piazza deve trasmettere, della sua carica semantica (consegnando un luogo simbolo alla città di Avellino). Una serie di obietivi fortemente interconnessi tra loro, a partire dai quali sono stati sviluppati i temi del progetto, che impone ai progettisti innanzitutto di fornire una "propria visione delle cose di cui si parla", esprimendo un giudizio critico sulla Piazza, sul suo ruolo nel contesto urbano e sul significato che può assumere nel futuro.

Un buon progetto, soprattutto quando riguarda un luogo importante della città deve tenere sempre insieme i tre tempi della storia, il passato con i segni che si sono succeduti nel tempo come parole scritte e riscritte sullo stesso foglio; il presente con i nodi critici della condizione contemporanea, ma anche i valori che oggi sono rintracciabili; infine il futuro, che il progetto deve prefigurare con chiarezza, sulla base di un'idea-guida fortemente riconoscibile, capace di comunicare ai cittadini il senso della loro appartenenza a quel determinato luogo. Nello stesso tempo, in una società dominata dalla globalizzazione, la ricerca – ed il riconoscimento - della propria identità deve fondarsi obbligatoriamente sul senso di appartenenza a un territorio, a una storia locale, alla riconoscibilità di un paesaggio. Il compito dell'architettura è allora quello di riattivare con le proprie opere una dimensione contestuale in cui la dialettica tra passato, presente e futuro alimenti una narrazione coerente con la vita della comunità nel suo complesso e capace, nello stesso tempo, di sostenere le molteplici e diverse biografie degli individui-cittadini.

Il legame tra passato, presente e futuro è anche alla base delle riflessioni compiute da Josè Ignacio Llinaszoro nell'osservare gli spazi aperti e pubblici della città storica, un sistema continuo di luoghi costituito da strade, slarghi e piazze che continuano ad essere vivi ed adeguati a nuovi e a molteplici utenti; la maggior parte di questi spazi si presenta come "il risultato di un processo secolare attraverso il quale essi si sono stratificati. (...) i processi di formazione che portano alla loro definizione sono molto dilatati nel tempo, cosicché ogni nuovo intervento opera in una specie di palinsesto, è il risultato di altri numerosi interventi che toccano molte generazioni." [5]

In questo senso quindi la modificazione dell'esistente

può essere letta come uno dei temi fondamentali da sviluppare nel processo di costruzione dello spazio pubblico, in quanto momento di accumulazione, di stratificazione, di sedimentazione lenta di memorie, tempi, spazi ed usi differenti che porta al riconoscimento collettivo di un luogo come luogo pubblico.
Non di meno per riqualificare questa Piazza occorreva un progetto che fosse capace di esprimere con precisione un disegno, un destino, uno scopo. In una parola, occorreva esattezza.
Italo Calvino, nelle sue Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio (1993), sostiene che "esattezza" significa soprattutto tre cose: "1) un disegno dell'opera ben definito e ben calcolato; 2) L'evocazione di immagini visuali nitide, incisive, memorabili; in italiano abbiamo un aggettivo che non esiste in inglese. «icastico», dal greco εἰκαστικός; 3) un linguaggio il più preciso possibile come lessico e come resa delle sfumature del pensiero e dell'immaginazione".[6]
Il progetto si ispira allora a questo concetto per proporre un'idea della piazza che abbia il più possibile a che fare con quest'aspirazione all'esattezza, e lo fa basandosi su poche e chiare idee-guida.
Innanzitutto, la proposta prevede di costruire – sulla base anche del fatto che Avellino è già ricca di aree di verde pubblico – una piazza il più possibile vuota, una piazza essenzialmente minerale, dalla tessitura pavimentale uniforme, intersecata dalle direttrici dei percorsi generati dal prolungamento degli assi stradali che si immettono sul vuoto di piazza Libertà. Un modo per sottolineare l'appartenenza della piazza alla città attraverso un piano continuo in breccia irpina, una pietra calcarea chiara tipica del territorio e che esprime un forte radicamento al luogo, concepita come fondo unico e omogeneo intersecato da tre assi rettilinei di varia dimensione corrispondenti al prolungamento del Corso Vittorio Emanuele, di Vicolo Palazzotto e di Vicolo Sapienza.
La pavimentazione dell'asse di prolungamento del Corso Vittorio Emanuele e dei due percorsi trasversali è stata immaginata con basoli di pietra lavica di dimensioni ed orditura del tutto analoghe a quanto già esiste nella sede delle suddette strade.
Al termine del percorso che si sviluppa come prolungamento del Corso Vittorio Emanuele è stata inoltre prevista una vasca d'acqua, delimitata da bordi rialzati, che potrà fungere anche da seduta e che servirà a rafforzare il ruolo costitutivo assunto dall'asse stradale nella definizione della conformazione della piazza.
L'altro aspetto decisivo del progetto è costituito dalla proposta di costruire di un chiaro limite della piazza a sud, verso l'asse Via De Sanctis-Piazza Libertà-Via Nappi, dove l'Amministrazione Comunale prevede la permanenza dei flussi veicolari e il passaggio del sistema di trasporto ecocompatibile.
Un bordo inteso come dispositivo spaziale attraverso cui individuare la natura dello spazio delimitato, misurare i rapporti con l'esterno, stabilire ciò che è incluso e ciò che è escluso, regolare gli scambi tra dentro e fuori. Un contorno morfologicamente complesso cui è affidato il compito di attivare il limite della piazza che, riprendendo la descrizione di Franco Purini a proposito dell'architettura del bordo"esige di essere osservato secondo condizioni prestabilite, ad esempio tramite distanze architettoniche controllate (...). Questo limite è concepito come un limite costruito, un'architettura del bordo che si rivela in un andamento topografico dal carattere chiaro e definito. L'architettura del bordo attiva il limite (...) facendo di essa una fascia per così dire magnetizzata, lungo la quale i volumi si dispongono secondo distanze accuratamente calibrate, in un gioco di forze che attraggono e respingono. Il limite (...) è un fattore attivo che si comporta, rispetto a ciò che la zolla contiene, come la cornice nei confronti del quadro, secondo la lettura che Georg Simmel ha dato del rapporto tra una tela e ciò che la iscrive nello spazio."[7]
Il bordo costruito sul limite della Piazza a sud assume in tal senso le sembianze di una panca dalla forma organica, che snodandosi come una scultura per una lunghezza di circa cento metri delimita la piazza verso la strada proteggendo lo spazio pubblico dalla presenza delle auto.
A ridosso del bordo costruito che delimita la piazza a sud un filare di tigli selvatici (Tilia cordata) sottolinea la conclusione dello spazio riservato ai pedoni. Un ulteriore duplice filare dello stesso esemplare è stato provisto nella zona antistante il palazzo Sarchiola ad ovest della Piazza. Davanti alla Sede della Curia vescovile, in sostituzione delle palme attualmente presenti, si prevede di collocare due esemplari di Melograno (Punica granatum Linneo) della famiglia delle Punicaceae.
Queste scelte di fondo restituiscono una forma precisa alla Piazza, sottolineano la presenza fisica degli edifici monumentali che vi si affacciano, in particolare il Palazzo Caracciolo, il Palazzo Carpenito e il Palazzo Testa, e rendono disponibile alla città uno spazio generosamente dimensionato, utilizzabile in maniera varia e flessibile a seconda di esigenze e programmi diversi. Una piazza vuota è una piazza disponibile a diventare piena di significati e di contenuti: uno spazio per l'esplorazione delle potenzialità dell'arte in tutti i sensi (danza, teatro, musica); uno spazio in cui le trame dei percorsi suggeriscono scorci prospettici, sollecitano azioni e relazioni. Alla base del progetto c'è quindi l'idea che lo spazio fisico possa influenzare per mezzo delle sue caratteristiche gli usi e le pratiche sociali che vi si svolgono, uno spazio supporto che come osserva Gabriele Pasqui " non è una materia inerte che accade prima e indifferentemente rispetto alle pratiche che la attraversano. Piuttosto, le pratiche animano e risignificano il supporto, che accade come condizione di possibilità della continuità nella differenza (...)Esso è mosso, è fatto di avvallamenti e impennate, di vuoti e di pieni, di materialità più o meno dense. La descrizione di questo supporto, se ci occupiamo della città, è la descrizione di un territorio che è più o meno "duro" rispetto alle prese delle pratiche, ma che è l'ineludibile supporto (vincolo, opportunità) entro cui le pratiche di vita si collocano

e acquistano senso. Il supporto da una parte "fa resistenza"; dall'altra è (almeno parzialmente) manipolabile, è flessibile, presenta delle prese, delle sporgenze. Il supporto fa corpo con i nostri corpi (nello spazio e nel tempo) e insieme si genera e rigenera con le e nelle pratiche. Lavorare sulle pratiche di movimento, sui flussi, sulle velocità e intensità significa anche descrivere/immaginare le possibilità di manipolazione di quel che fa resistenza, progettare nuove prese che riconfigurano sensi possibili".[8]

A corollario di queste scelte di fondo, una serie di elementi architettonici e scultorei in dialogo fra loro e con la piazza completano il progetto come strumenti indispensabili per individuare differenti contesti, istituire relazioni chiare tra la Piazza e il suo immediato intorno, rispondere alle linee guida esposte nel bando proponendo scelte linguistiche precise e coerenti fra loro.

I volumi costituenti l'involucro delle scale e degli ascensori che collegano il piano della piazza al parcheggio interrato pensati come dei semplici volumi con struttura in metallo e vetro traslucido, all'interno dei quali sarebbero ricollocai gli spazi per le rivendite di giornali e di tabacchi che attualmente si trovano nella piazza.

Davanti alla facciata di palazzo Carpenito due sedute di forma circolare integrano la dotazione di sedute del nuovo spazio pubblico, mentre intorno al monumentale cedro collocato di fronte alla sede della Curia Vescovile, che si prevede di conservare, il progetto prevede di allestire un giardino recintato, come luogo di raccoglimento e meditazione delimitato da un muro curvilineo in pietra alto 2,50 m, con acqua scorrente a parete.

Infine, con l'obiettivo di includere la componente artistica nella riqualificazione della Piazza, la proposta prevede di collocare una grande scultura in pietra calcarea – simile a quella della pavimentazione – in prossimità del bordo ovest della Piazza, tra il Palazzo Caracciolo e il Corso Vittorio Emanuele.

Note

1 Renna, A., citato in Monestiroli, A., (2009), "La qualità del progetto di architettura: il progetto della casa. Una premessa e due interventi", in Semerani, L. (a cura di), La casa. Forme e ragioni dell'abitare, Skira, Milano

2 Il progetto elaborato nel 2012 in occasione del Concorso di progettazione in due gradi Per la riqualificazione della piazza Libertà- sistemazione superficiale(AV_PIU_01A_05) è stato redatto dal gruppo di progettazione composto dagli architetti Patrizia Santaniello (capogruppo) e Felice De Silva (progettista), dagli ingegneri Carmine Andreotti e Antonio Salzano (progettisti) e dall'architetto Roberto Vanacore (consulente), con la collaborazione dall'architetto Alessandra Cavaccini , di Mario Spagnuolo (esperto botanico) e dell'artista Egidio Iovanna.

3 De Cunzo, M.e De Martini, V., (1985), Avellino, Editori Laterza, Milano

4 Choay, F. , (2003), Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo. L'evoluzione dello spazio urbano in Francia, Skira editore, Milano

5 Llinaszoro J. I., (2013),"Questioni di progettazione", in Domus, 975

6 Calvino, I., (1993), Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio,

7 Purini, F. (2011), "Tra parte e frammento" in Bisogni, S. (a cura di), Ricerche in architettura. La zolla nella dispersione delle aree metropolitane, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli

8 Pasqui, G. (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano

Bibliografia

Calvino, I., (1993), Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio, Arnoldo Mondadori Editore, Milano

Choay, F. , (2003), Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo. L'evoluzione dello spazio urbano in Francia, Skira editore, Milano

De Cunzo, M.e De Martini, V., (1985), Avellino, Editori Laterza, Milano

Llinaszoro J. I. (2013),"Questioni di progettazione", in Domus, 975

Monestiroli, A., (2009) "La qualità del progetto di architettura: il progetto della casa. Una premessa e due interventi", in Semerani, L. (a cura di), La casa. Forme e ragioni dell'abitare, Skira, Milano

Pasqui, G. (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano

Purini, F. (2011), "Tra parte e frammento" in Bisogni, S. (a cura di), Ricerche in architettura. La zolla nella dispersione delle aree metropolitane, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli

Multifunzionalità degli spazi pubblici

MARIALODOVICA DELENDI

Il caso di Berlino mi pare emblematico per comprendere come una attenta pianificazione in sinergia con le componenti paesistico ambientali porti al ripristino di funzionalità ecologico ecosistemiche in ambito urbano recuperando spazi di uso pubblico. Spazi dismessi che appartengono alla storia della città ormai in disuso e che vengono trasformati sia per iniziativa dell'amministrazione sia su forte pressione di gruppi di cittadini riuniti in associazioni di interesse, sia in un movimento che vede le amministrazioni prendere atto dell'uso di riappropriazione già in atto da parte della popolazione. Il networking diviene strumento indispensabile sia per la costituzione delle associazioni sia per un continuo feedback tra cittadini interessati alle trasformazioni e amministrazione per la formulazione di concorsi e per gli steps successivi di verifica. Ma lo spazio pubblico può essere espresso non solo da spazi aperti, ma anche dalla riappropria-

zione da parte della comunità di spazi abbandonati che le vengono assegnati per un periodo di tempo. Il fenomeno degli urban pioneers indica diversi modi nei quali i singoli cittadini a piccoli gruppi possono utilizzare e trasformare lo spazio pubblico, o lo spazio privato inutilizzato, per una migliore vivibilità: attività ludiche, sociali, hobbies. Possono essere iniziative minute che danno alcune preziose indicazioni sulla necessità di pensare gli spazi come vivibili a scala umana per la sosta, il confort, l'utilizzo multifunzionale, dal gioco delle bocce, alle terapie orticulturali, ma anche per il semplice riposo e socializzazione.
Ma l'"uso temporaneo" è anche considerato una componente sempre più strutturale dello sviluppo urbano. Alcune attività sorgono senza un interesse commerciale: artisti, iniziative sociali, luoghi dove esercitare attività sportive, nicchie di "creativi" che organizzano dei networks per creare attività condivise. Possono in seguito divenire attività produttive che innescano processi di trasformazione. La caratteristica è che non si sviluppano in modelli isolati, ma tendono a collegarsi in networks con una "crescita cellulare" di competenze diverse ma collegate una all'altra. Un terzo dei temporary users lavorano su base volontaria, circa il 62% ricevono fondi dalla municipalità e 42% cooperano con sponsors. Agenzie pubbliche fanno da intermediari tra i proprietari ed i temporary users considerando queste iniziative come motore di sviluppo e risolvendo allo stesso tempo il problema di un degrado degli spazi dovuto al loro mancato utilizzo[1]. Queste esperienze non sono isolate ma possono essere ritrovate in molti casi in Europa. Sia che si tratti di spazi aperti diversamente utilizzati, sia di occupazioni di contenitori in disuso la caratteristica è la forte spinta dal basso da parte di iniziative autonome che trovano poi il supporto delle amministrazioni e dei proprietari che li mettono a disposizione per usi pubblici, ad esempio la Tupperware Factory in Aalstad[2]. Flessibilità, resilienza, intesa come accoglienza delle istanze sociali che creano nuovi usi fluidificando i processi che lo permettono[3], possono essere obbiettivi smart.
Siamo difronte ad una realtà multidimensionale: da un lato la possibilità di creare comunità di vicinato, ricordiamo le communities che condividono sia un' idea, sia l' appartenenza ad un luogo, fisico o figurato (etnico, culturale religioso)[4] che riuniscono persone in rete per la creazione di progetti comuni, ma anche spazi mentali che si possono estendere a livello planetario, dall'altra lo spazio fisico, tridimensionale che risponde ad esigenze antropologicamente radicate, che influisce sui sensi, sull'immaginario, sul bisogno di socialità condivise, di rapporto con la naturalità. Nuovi soggetti collettivi si creano e possono essere molto più ampi di quelli basati sulla socialità fisica con ampliate possibilità per le politiche dal basso di far sentire la loro voce. Il punto più debole è la tendenza a lasciare perdere l'attenzione alla spazialità, all'importanza della configurazione fisica dei luoghi che viviamo, del bisogno antropologico di ritrovarci in uno spazio fisico con rapporti di vicinato. I cosiddetti non luoghi sono divenuti "i luoghi" sempre più complessi, sempre più articolati, pronti ad offrire i servizi diversificati in una dimensione "a misura d'uomo": dalla "piazza" ai ristoranti etnici, ai cinema, alle attività di svago, ai servizi commerciali che coprono una gamma di settori che in una città è impossibile trovare a distanza ravvicinata. Nuove città "fortezze" nelle quali è facile trovarsi, c'è un senso di accumulo di presenza umana, impossibile sentirsi soli. Alla perdita dei luoghi tradizionali si reagisce trovando nuove sicurezze per evitare lo sradicamento, l'assenza di senso: il centro commerciale che diviene piccola città esprime pienamente questo bisogno. Questi sono i nuovi spazi pubblici e non possiamo non definirli tali, non in quanto se ne definisce la proprietà, ma in quanto scelti ad essere tali, frequentati come spazi di tutti, creati "spontaneamente" dall'appetibilità dei servizi offerti.
Ma a questo movimento fa da controcanto, anche da parte degli stessi soggetti, la richiesta di spazi all'aperto, spazi che si riorganizzano a seconda delle necessità, spazi che assumono diverse funzioni a seconda dell'ora, parcheggi che divengono spiazzi per il gioco o per manifestazioni, parchi di scuole che si aprono al pubblico, una flessibilità che spezza la monofunzionalità per permettere un uso misto.
Spazi multifunzionali possono essere inseriti nelle categorie dell'infrastruttura verde, funzionali all'implementazione dei servizi ecosistemici per una sostenibilità dello spazio urbano e che offrono la possibilità di una fruizione particolare della natura da parte delle persone: spazi pubblici multifunzionali come i parchi ma anche aree aperte tra edifici, lungo fiumi, aree umide, che diventano possibili bacini di contenimento delle acque reflue nei periodi di emergenza e spazi fruibili al pubblico negli altri periodi. Immaginare reti di connessione tra i diversi spazi pubblici come connessione di flussi tra loro molto diversi: greenways-centro commerciale-parco-rete a mobilità dolce su scala territoriale per il passaggio ad una fruizione completamente diversa di sequenze di spazi pubblici. Forme che proprio per questa commistione possono nascere in partnership pubblico-privato.
Il valore della conoscenza della qualità dello spazio, della fruizione di beni storico, culturali ed ambientali, la formazione di una sensibilità cinestetica è l'unico strumento che abbiamo per preservare un senso all'abitare lo spazio pubblico. Alla multidimensionalità dello spazio mentale che vive una forma di sradicamento dal contesto fisico risponde una esigenza radicata nell'essere umano di trovare riferimenti, socialità, bellezza, rapporto con gli elementi naturali. La sfida è fornire qualità dello spazio pubblico che significa capacità di fornire, accanto alla flessibilità, elementi qualificanti come comfort, riconoscibilità, identità, interesse, piacevolezza con una progettazione al dettaglio che permetta anche di "stare", "osservare", e quindi "pensare".

Note
1 AAVV, Urban Pioneers, Jovis Verlag, Berlin 2007; F. Haydn, R.Temel, Temporary Urban Spaces, Birkhauser, Basilea 2006; G. Corbetta. B. Cremaschi, Berlino, Usi Temporanei, Urbanistica Informazioni 224, 2009, p. 67-73.
2 http://blog.thuisindestad.be/fabriekplastiek-en?lang=en
3 http://www.theguardian.com/cities/2014/sep/04/playable-cities-the-city-that-plays-together-stays-together
4 S.Annunziata, Brooklin, contro i Giganti nel Quartiere, Urbanistica Informazioni 120, 2008, p. 53.

Riusi creativi di spazi urbani in abbandono e produzione di spazio pubblico

ANDREA DI GIOVANNI

Abstract
La scena urbana che questa fase del ciclo di vita delle città ci offre pone i paradigmi teorici e gli approcci tecnici dell'urbanistica al progetto dello spazio pubblico su un difficile crinale. Quali chances e possibilità effettive di incidere hanno in questa contingenza le modalità d'intervento tradizionali di una disciplina (come è l'urbanistica) che ha al suo centro la regolazione degli usi sociali dello spazio –laddove sia lo spazio che la società sono attraversati da cambiamenti inusitatamente profondi–?
Propongo di concentrare l'attenzione sugli spazi urbani in abbandono e sulle pratiche di riuso da cui sono investiti, considerandoli prototipi di un'evoluzione possibile delle forme fisiche e sociali dello spazio pubblico in relazione alle quali attivare adeguate politiche urbane.

Spazi pubblici emergenti
Se guardiamo oggi alle città europee, sembra essersi esaurita una fase importante del loro ciclo di vita che nel XIX e soprattutto nel XX secolo ha visto la costruzione e l'esercizio nella città industriale e borghese di alcune grandi attrezzature urbane (Secchi 2005, Harvey 1997, Bianchetti 2011).
Strutture edilizie per la produzione e la logistica della prima stagione dell'industrializzazione urbana, attrezzature igienico-sanitarie (mercati, macelli, ospedali, strutture per l'educazione…), attrezzature militari (caserme, depositi, aree logistiche e di addestramento…), porzioni rilevanti del sistema ferroviario urbano (stazioni, scali merci, aree di movimentazione e manutenzione del materiale ferroviario…) hanno concluso in molti casi il proprio ciclo di vita a causa del sopraggiungere di fenomeni di deperimento strutturale e di obsolescenza funzionale.
Queste frequenti situazioni di deperimento e obsolescenza, evolvendo in termini di degrado e abbandono, generano una condizione di diffusa porosità dei tessuti urbani, che è in parte causa della frammentazione spaziale e della specializzazione funzionale che caratterizza oggi le città. Una situazione che, a sua volta, condiziona significativamente lo sviluppo delle relazioni sociali.
Si esprime dunque, con rinnovata urgenza, la necessità di un progetto per ricomporre (Gabellini 2010) parti di città che vanno progressivamente specializzandosi e tendono a un funzionamento autonomo e disgiunto dal resto della città. In questa prospettiva, lavorare sui nuovi vuoti che si aprono nelle città (Di Giovanni 2013) rappresenta una delle condizioni possibili per perseguire integrazione fisica e funzionale fra luoghi urbani e pratiche sociali che tendono progressivamente a specializzarsi e a divenire autonome (Pasqui 2008), a discapito della continuità fisica e funzionale e della integrazione sociale che da sempre rappresenta un carattere riconosciuto e apprezzato delle forme di urbanità più risolte (Consonni 2008 e 2013).
Se obsolescenza e declino delle strutture urbanistiche costituiscono aspetti fisiologici e ricorrenti nei cicli di vita delle città e del territorio, la difficile contingenza di questi anni e l'apertura di una profonda crisi economica, sociale, culturale, politica, istituzionale – ma anche tecnica e dei paradigmi disciplinari – mette oggi in seria difficoltà le possibilità di un intervento risoluto, tempestivo, efficace orientato alla cura e alla rigenerazione delle città (Gabellini 2014 e in corso di pubblicazione). Nelle more di questa difficile congiuntura, tuttavia, si può e forse si deve riconoscere come una fondamentale e imperdibile opportunità l'apertura di una fase di "decompressione" dei processi urbanistici e di rallentamento negli interventi di trasformazione delle città.
In una prospettiva d'innovazione degli assetti urbani e delle pratiche sociali le opportunità più significative riguardano il riuso degli spazi urbani che versano in condizioni di degrado e abbandono, e che per localizzazione e/o caratteri fisici possono prestarsi (e di fatto in molti casi già si prestano spontaneamente) a ospitare pratiche sociali e attività urbane alternative e forse innovative. Ciò può avvenire (e in alcuni casi avviene) occupando le fessure temporali che si producono tra le fasi di formazione del degrado e dell'abbandono conclamato, o tra l'abbandono e il recupero o la sostituzione delle strutture interessate (Di Giovanni 2014).

Entro queste fessure, nel tempo dell'attesa e negli spazi dell'abbandono, sembrano capaci di insinuarsi alcune delle pratiche sociali più "fluide" (Bauman 2006) e, dunque, più adattive, capaci di attecchimento in condizioni di indeterminatezza degli assetti spaziali e funzionali e di incertezza rispetto al futuro. Sono pratiche "leggere" che si riappropriano di spazi di scarto della città (Berger 2006, Clément 2005, Bauman 2011)

e li riusano per scopi diversi, a volte complementari e sinergici, in altri casi alternativi e conflittuali.
La riscoperta dei diversi spazi urbani sottoutilizzati o abbandonati da parte delle popolazioni urbane (Paba 1998) si realizza oggi attraverso forme di ri-uso spontaneo che contemplano le più diverse attività (Inti 2011). Talvolta questi usi evolvono in forme di radicamento che preludono a vere e proprie situazioni di appropriazione degli spazi (Harvey 2013), siano essi di proprietà privata o pubblica, così come indifferentemente privatistiche o pubblicistiche sono le finalità degli usi che si affermano.
Per questa via, seguendo Foucault, gli spazi abbandonati delle città possono essere considerati eterotopie, luoghi reali, effettivi che tuttavia «costituiscono una sorta di contro-luoghi, specie di utopie effettivamente realizzate nelle quali i luoghi reali, tutti gli altri luoghi reali che si trovano all'interno della cultura vengono al contempo rappresentati, contestati e sovvertiti (...). Questi luoghi (...) sono assolutamente altro da tutti i luoghi che li riflettono e di cui parlano» (Foucault 2001, 23-24). Sono in effetti luoghi di sospensione e affrancamento dalla realtà comune e dagli stereotipi che su di essa la società e gli individui proiettano. Sono spesso spazi – "altri" – che esprimono una precisa funzionalità economica ed ecologica nei processi significazione e uso della città.

La chiave di lettura delle esperienze di significazione e riuso degli spazi urbani che qui si propone, anche in relazione a un numero significativo di esperimenti in corso descritti dalla letteratura recente (si vedano a titolo di esempio la serie monografica "In Common" della rivista spagnola A+t e le esperienze presentate in Inti, Cantaluppi, Persichino 2014) e più spesso documentati attraverso Internet da blog e forum di discussione, intende dunque valutare la capacità di queste esperienze – che agiscono come pionieri in un contesto che ammette diverse vie e forme possibili per la modificazione – di orientare processi strutturati e di agire come innesco e come volàno di processi formalizzati di rigenerazione urbana che potranno avere luogo in seguito.
Alla fase di attesa che le città stanno vivendo in questi anni sembra in realtà corrispondere un momento di grande vitalità sociale (benché non diffusa, né tantomeno in maniera omogenea nei diversi contesti), in cui forme diverse e talvolta auto-organizzate (Paba 2010) di sperimentazione nell'uso degli spazi urbani suggeriscono una loro futura (e diversamente prossima) trasformazione in senso pubblicistico, producendo forse innovazione nelle tipologie spaziali e negli assetti funzionali dello spazio pubblico delle città del prossimo futuro.

Senso, prospettive e poste in gioco

Le numerose esperienze che in questa fase indicano alcune tendenze in atto nella produzione dal basso dello spazio pubblico sembrano condividere alcuni orientamenti di fondo e consentono di mettere a fuoco alcuni aspetti rilevanti di carattere generale.

Una prima questione, in via tendenziale, riguarda il fatto che la maggior parte delle esperienze in corso inverino – almeno in una fase di avvio dei processi – un'urbanistica informale e del quotidiano (Chase, Crawford, Kalisiki 2008, Rosa, Weiland 2013) che non desta curiosità e interesse solo per l'epifenomeno che rappresenta (le forme di aggregazione spontanea, la creatività sociale, l'arte urbana, il riuso temporaneo e il riciclo pauperistico...), quanto piuttosto per alcune possibili implicazioni rilevanti che, legate e conseguenti a diverse forme di produzione sociale dello spazio (Lefebvre 1976), riguardano la ridefinizione parziale delle forme di cittadinanza (Lefebvre 1970, Harvey 2013) e la ridefinizione effettuale e progressiva della "sfera pubblica" locale (Habermas 2008).
Se, infatti, lo spazio pubblico è da sempre luogo di espressione delle pratiche di cittadinanza e partecipazione alla vita pubblica, oggi esso non corrisponde più soltanto allo spazio progettato e tradizionale che ereditiamo dalla città storica. Piuttosto, con sempre maggiore frequenza, le pratiche di cittadinanza attiva si esprimono attraverso processi di riappropriazione e riuso informale di spazi abbandonati o sottoutilizzati entro cui si costituiscono autonomamente soggetti collettivi portatori di interessi o capaci di esprimere istanze di rilevanza collettiva (Remotti 2010) che in molti casi sono direttamente concernenti gli spazi in cui le pratiche si manifestano (è il caso per esempio delle associazioni che si sono costituite per rivendicare l'area de Cebada a Madrid o gli spazi della High Line a New York).
Le esperienze in corso rendono evidente il fatto che valenze e significati politici dello spazio pubblico si esprimono sempre più frequentemente nelle "fessure urbane", in cui diversi soggetti sperimentano forme di aggregazione e uso temporaneo di spazi urbani disponibili per lo svolgimento di nuove pratiche sociali ed elaborazioni culturali (Harvey 2013) che contribuiscono a ridefinire da più parti centratura e contenuti della sfera pubblica contemporanea. Si tratta, dunque, di una ridefinizione della sfera pubblica che ha origine dalla costituzione di esperienze di cittadinanza che si esprimono sotto forma di cura praticata o rivendicata di alcuni luoghi urbani, laddove sono le caratteristiche stesse dei luoghi a suscitare l'affermazione di diverse espressioni politiche e sociali della "vita activa" (Arendt 1997) che in questi spazi trova più significative e fertili occasioni di manifestazione.

Un secondo aspetto, legato alle modalità d'intervento, riguarda il fatto che riparazione (degli spazi e delle dotazioni urbane obsolete e abbandonate), riuso (delle strutture e degli spazi urbani in vista di scopi diversi e per lo svolgimento di altre attività), riciclo (di manufatti o di loro parti per la formazione di nuove attrezzature urbane) costituiscono oggi tre atteggiamenti progettuali a cui si ricorre con sempre maggior frequenza (Ciorra, Marini 2012) per trattare scarti urbani e spazi in abbandono riabilitandoli ad usi collettivi. Tre atteggiamenti adattivi e intelligenti

se si considera che la riduzione delle risorse economiche disponibili e le limitazioni imposte in questi anni ai bilanci delle amministrazioni locali suggeriscono un atteggiamento attento e parsimonioso e stimolano l'attivazione di un'intelligenza creativa nel reimpiego delle risorse materiali ereditate dal passato. Una direzione di lavoro che sembra opportuna in questa fase, non solo a causa della contrazione delle risorse economiche e finanziarie disponibili, ma anche e soprattutto in relazione all'inaugurazione di un ciclo di vita delle nostre città che richiede interventi diffusi e consistenti di rifunzionalizzazione degli apparati urbani novecenteschi: una condizione che ammette sperimentazione e mosse provvisorie e tentative nella organizzazione di nuovi e più adeguati spazi di socialità urbana.
Si può dunque auspicare una capacità delle pratiche in essere di operare una riproduzione de facto dei sistemi locali di welfare materiale (Burgalassi 2012) entro una prospettiva di sussidiarietà informale proponendo una reinterpretazione degli utilizzi possibili di alcune storiche strutture del welfare urbano oggi in disarmo.
In molti casi le esperienze in corso propongono forme di recupero e riuso delle grandi attrezzature urbane che mettono in tensione questi storici apparati rispetto ai modi di abitare contemporanei, introducendo interessanti aspetti che riguardano la temporaneità degli usi e delle necessità in relazione alle diverse fasi del ciclo di vita delle persone, la molteplicità e la varietà delle pratiche individuali e collettive e la varietà conseguente delle domande che le popolazioni urbane rivolgono ai diversi soggetti della governance territoriale, la pluriappartenenza degli individui alle popolazioni urbane in relazione alle forme di organizzazione dei servizi alla persona entro una prospettiva generale di mobilità diffusa sul territorio (Pasqui 2008, Pomilio 2009).

Sullo sfondo, restano alcuni interrogativi sulla capacità di queste esperienze di influire significativamente sulle pratiche istituzionali dell'urbanistica, insieme alle aspettative concernenti il trasferimento auspicabile di alcuni risultati più interessanti e maturi nei processi formalizzati di rigenerazione urbana.

Politiche urbane come fasci di politiche orientate alla produzione (eventuale) di nuovo spazio pubblico

Le esperienze in corso di riuso autopromosso di alcuni spazi urbani sembrano dunque esprimere una forza generativa attraverso la quale possono forse avere luogo una ridefinizione dei contenuti della sfera pubblica contemporanea e una riproduzione delle strutture e dei sistemi del welfare urbano contemporaneo.
Se si conviene sul fatto che questa sia la posta in gioco nei numerosi processi informali di riproduzione di spazi urbani contemporanei con valenza pubblica, alle politiche urbane sarà richiesto di orientarsi in vista del conseguimento possibile di alcuni concreti risultati, consentendo la libera espressione delle energie sociali più creative e il loro convogliamento entro processi virtuosi capaci di massimizzare l'utilità collettiva delle attività in corso.
In altri termini, secondo la tesi che qui si propone, le politiche urbane dovranno in primo luogo considerare gli spazi urbani marginali e in abbandono come preziose risorse e luoghi di sperimentazione possibile di alcune pratiche urbane e forme di socialità che non trovano spazio e condizioni di espressione altrove.
Dovranno ammettere, favorire e governare condizioni, soggetti e modi dei riusi temporanei, selezionando e promuovendo le pratiche urbane di maggior successo e che rivelano migliori capacità di radicamento nei contesti.
Politiche urbane orientate a favorire usi e riusi sperimentali o creativi potranno essere attivate in un quadro di generale semplificazione delle procedure autorizzative dei diversi interventi di trasformazione, ammettendo la sospensione pro-tempore e pro-loco dei dispositivi di controllo dello spazio e dei tempi urbani per consentire – laddove le condizioni la rendano possibile – l'istituzione di nuovi sistemi di regole più aderenti ai modi di abitare la città delle diverse popolazioni urbane. In questa prospettiva politiche urbanistiche e per la conservazione, politiche sociali e culturali, politiche fiscali e per la gestione dei patrimoni immobiliari potranno esprimere una naturale convergenza nel veicolare una politica integrata per le città che assuma come proprio compito prioritario la liberazione delle energie vitali e creative capaci di produrre innovazione negli usi e nelle forme dello spazio pubblico urbano contemporaneo.

Bibliografia

Amin Ash, Thrift Nigel (2005), Città. Ripensare la dimensione urbana, a cura di Alfredo Mela, il Mulino, Bologna; ed. or. (2001) Cities. Reimagining the Urban, Polity Press, Cambridge.
Angrilli Massimo, Rizzi Chiara (2014), "Riduci/Riusa/Ricicla. Nuovi paradigmi del progetto urbanistico?", in Russo Michelangelo (2014, a cura di), Urbanistica per una diversa crescita, Donzelli Editore, Roma, pp. 209-214.
Arendt Hannah (1997), Vita activa. La condizione umana, Bompiani, Milano; ed. or. (1958) The Human Condition, The University of Chicago Press, Chicago.
Bagnasco Arnaldo (1999), Tracce di comunità. Temi derivati da un concetto ingombrante, il Mulino, Bologna.
Bauman Zygmunt (2006), Vita liquida, Laterza, Roma-Bari; ed. or. (2005), Polity Press, Cambridge.
Bauman Zygmunt (2007b), Voglia di comunità, Laterza, Roma-Bari.; ed. or. (2001) Missing Community, Community. Seeking Safety in an Insecure World, Polity Press, Cambridge.
Bauman Zygmunt (2011), Vite di scarto, Laterza, Roma-Bari.; ed. or. (2004) Wasted lives. Modernity and its Outcast, Polity Press, Cambridge.
Berger A. (2006), Drosscape. Wasting Land in Urban America, Princeton Architectural Press, New York.
Bianchetti Cristina (2008), Urbanistica e sfera pubblica, Donzelli Editore, Roma.

Bianchetti Cristina (2011), Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica, Donzelli Editore, Roma.
Bocco Andrea (2012, a cura di) Qui è ora. Lo spazio e il tempo pubblici come leve della qualità della vita e della cittadinanza attiva, Quodlibet, Macerata.
Bottini Fabrizio (2010, a cura di), Spazio pubblico. Declino, difesa, riconquista, Ediesse, Roma.
Burgalassi Marco (2012), Politica sociale e welfare locale, Carocci, Roma.
Chase John Leighton, Crawfort Margaret, Kaliski John (2008, eds.), Everyday Urbanism, The Monacelli Press, New York (NY).
Cicalò Enrico (2009), Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea, Franco Angeli, Milano.
Cicalò Enrico (2011), "Costruire la sfera pubblica", in Urbanistica Informazioni, n. 235, INU Edizioni, Roma, pp. 9-10.
Ciorra Pippo, Marini Sara (a cura di), Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta, Electa, Milano.
Clément Gilles (2005), Manifesto del Terzo paesaggio, Quodlibet, Macerata; ed. or. (2004) Manifeste du Tiers Paysage, Éditions Sujet/Objet, Montreuil (Seine-Saint-Denis).
Consonni Giancarlo (2008), La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, (RN).
Consonni Giancarlo (2013), La bellezza civile. Splendore e crisi della città, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, (RN).
Crosta Pier Luigi (2011), "Riuso temporaneo come pratica che 'apprende' la cittadinanza?", in Territorio, n. 56, Franco Angeli, Milano, pp. 82-83.
Desideri Paolo, Ilardi Massimo (1997, a cura di), Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico, Costa & Nolan, Genova.
Di Giovanni Andrea (2010), Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea, Carocci, Roma.
Di Giovanni Andrea (2013), "Forme e significati del vuoto nella città contemporanea. Temi e strumenti per il progetto urbanistico", in A Magnier e M. Morandi (a cura di), Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea, Franco Angeli, Milano, pp. 55-75.
Di Giovanni Andrea (2014), Lessico dell'abbandono. Concetti per descrivere e progettare gli spazi residuali della città contemporanea, Working Paper presentato alla XVII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti "L'urbanistica italiana nel mondo. Prospettive internazionali, contributi e debiti culturali", Atelier n. 8 "Concetti nomadi e trasmigranti per l'urbanistica" (coord. Michelangelo Russo e Massimo Angrilli), Politecnico di Milano 15-16 maggio.
Foucault M. (2001), "Spazi altri", in Id., Spazi altri. I luoghi delle eterotopie, a cura di Salvo Vaccaro, Mimesis, Milano; ed. or. (1984) "Des espaces autres", in Architecture, Mouvement, Continuité, n. 5, pp. 46-49.
Franck Karen, Stevens Quentin (2007, eds.), Loose Space. Possibility and Diversity in Urban Life, Routledge, London and New York.
Gabellini Patrizia (2010), Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria, Carocci, Roma.
Gabellini Patrizia (2014), "La strada della resilienza", in Russo Michelangelo (a cura di), Urbanistica per una diversa crescita, Donzelli Editore, Roma, pp. 37-45.
Gabellini Patrizia (in corso di pubblicazione), "Capire il carattere della crisi, agire gradualmente e selettivamente, accettare la parzialità", in Fregolent L., Savino M. (a cura di), Città e politiche in tempo di crisi.
Habermas Jürgen (2008), Storia e critica dell'opinione pubblica, Laterza, Roma-Bari; ed. or. (1962) Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft, Suhrkamp, Berlin.
Harvey David (1997), La crisi della modernità. Alle origini dei mutamenti culturali, il Saggiatore, Milano; ed. or. (1989) The Condition of Postmodernity, Basil Blackwell, Cambridge, (Ma).
Harvey David (2013), Città ribelli. I movimenti urbani dalla Comune di Parigi a Occupy Wall Street, il Saggiatore, Milano; ed. or. (2012) Rebel Cities, Verso, London-Brooklyn, (NY).
Harvey David (2013), Il capitalismo contro il diritto alla città. Neoliberismo, Urbanizzazione, resistenze, Ombre corte, Verona.
Hou Jeffrey (2010, ed.), Insurgent Public Space. Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities, Routledge, New York (NY).
Ilardi Massimo (1999), Negli spazi vuoti della metropoli. Distruzione, disordine, tradimento dell'ultimo uomo, Bollati Boringhieri, Torino.
Innerarity Daniel (2008), Il nuovo spazio pubblico, Meltemi, Roma; ed. or. (2006) El nuevo espacio público, Espasa Calpe, Madrid.
Inti Isabella (2011, a cura di), "Che cos'è il riuso temporaneo?", in Territorio, n. 56, Franco Angeli, Milano, pp. 18-42.
Inti Isabella, Cantaluppi Giulia, Persichino Matteo (2014), Temporiuso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono in Italia, Altreconomia Edizioni, Milano.
Koolhaas Rem (2006), "Junkspace", in Id., Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano, Quodlibet, Macerata; ed. or. (2001), Project on the City 2 / Harward Design School, Guide to Shopping, Taschen, Köln.
Lambertini Anna (2014), Urban Beauty! Luoghi prossimi e pratiche di resistenza estetica, Editrice Compositori, Bologna.
Lefebvre Henri (1970), Il diritto alla città, Marsilio Editori, Padova; ed. or. (1968), Le droit a la ville, Editions Anthropos, Paris.
Lefebvre Henri (1976), La produzione dello spazio, volume primo, Moizzi Editore, Milano, ed. or. (1974), La production de l'espace, Editions Anthropos, Paris.
Loda Mirella, Hinz Manfred (2011, a cura di), Lo spazio pubblico urbano. Teorie, progetti e pratiche in un confronto internazionale, Pacini Editore, Ospedaletto (PI).

Mazzette Antonietta (2013, a cura di), Pratiche sociali di città pubblica, Laterza, Roma-Bari.
Morandi Maurizio (1996), La città vissuta. Significati e valori dello spazio urbano, Alinea Editrice, Firenze.
Munarin Stefano e Tosi Maria Chiara, con Renzoni Cristina e Pace Michela - Officina Welfare Space (2012), Spazi del welfare. Esperienze Luoghi Pratiche, Quodlibet, Macerata.
Paba Giancarlo (1998), Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi, Franco Angeli, Milano.
Paba Giancarlo (2010), Corpi urbani. Differenze, interazioni, politiche, Franco Angeli, Milano.
Pasqui Gabriele (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano.
Pomilio Filomena (2009, a cura di), Welfare e territorio. Esplorare il legame tra politiche dei servizi e dimensione urbana, Alinea Editrice, Firenze.
Remotti Francesco (2010), L'ossessione identitaria, Laterza, Roma-Bari.
Ricci Mosè (2012), "Nuovi paradigmi: ridurre riusare riciclare la città (e i paesaggi)", in Ciorra Pippo, Marini Sara (a cura di), Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta, Electa, Milano, pp. 64 – 77.
Rosa Marcos L. , Weiland Ute E. (2013, eds.), Handmade Urbanism. From Community Initiatives to Participatory Models, Jovis, Berlin.
Russo Michelangelo (2014, a cura di), Urbanistica per una diversa crescita, Donzelli Editore, Roma.
Russo Michelangelo, Formato Enrico (2014), "Spazi pubblici-paesaggi comuni: un progetto per la rigenerazione urbana", in Russo Michelangelo (a cura di), Urbanistica per una diversa crescita, Donzelli Editore, Roma, pp. 283-289.
s.a. (2014), "Commons", Lotus International, n. 153, Editoriale Lotus, Milano.
Secchi Bernardo (2005), La città del ventesimo secolo, Laterza, Roma-Bari.
Sennett Richard (1992), La coscienza dell'occhio. Progetto e vita sociale nelle città, Feltrinelli, Milano; ed. or. (1990) The Coscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities, Alfred A. Knopf, New York.
Sennett Richard (2006), Il declino dell'uomo pubblico, Bruno Mondadori, Milano; ed. or. (1974) The Fall of Public Man, Knopf, Broadway, (NY).
Sennett Richard (2012), L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalismo sulla vita personale, Feltrinelli, Milano; ed. or. (1998) The Corrosion of Character. The Personal Consequences of Work in the New Capitalism, W. W. Norton & Company, New York-London.
Sennett Richard (2013), L'uomo artigiano, Feltrinelli, Milano; ed. or. (2008) The Craftsman, Yale University Press, New Haven & London.
Solà-Morales Ignasi de (1996), "Terrain Vague", in Quaderns n. 212, pp. 36-43.
Viladevall i Guasch Mireia, Castrillo Romón María (2010, coords.), El espacio público en la ciudad contempránea. Perspectiva critica sobre su gestión, su patrimonialización y su proyecto, Universidad de Valladolid.
Wenger Etienne (2006), Comunità di pratica. Apprendimento, significato, identità, Cortina, Milano; ed. or. (1998) Communities of Practices, Learning, Meaning and Identity, Cambridge University Press, Cambridge (MA).

La forma-reading come strumento di disseminazione del sapere filosofico

ROSARIO DIANA

1. Introduzione
Questo lavoro è il risultato di tre esperienze eterogenee fra loro, ma strette in un rapporto di reciproca complicità teorica e pratica: 1) una riflessione durata circa tre anni, occasionata da un "fare" che essa ha guidato e dal quale, a sua volta, si è lasciata condurre per mano (la definirei una medit/azione); 2) quattro seminari sulla forma-reading, tenuti negli anni 2012-14 presso l'Istituto per la Storia del Pensiero Filosofico e Scientifico Moderno (ISPF) del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Napoli; 3) l'elaborazione e la messa in scena – a partire dal 2011 – di reading su questioni filosofiche e su figure rilevanti della cultura occidentale, come Socrate, Cartesio, Samuel Beckett, Pavese, Heidegger, Cage. Sono stati trattati diversi temi, fra i quali: il lavoro, il silenzio, la metamorfosi, il Sacre di Stravinskij (con Alessandro Stile, mio collega presso il già citato ISPF-CNR). Gli eventi hanno avuto luogo a Napoli, nel piccolo ma bene attrezzato "teatro da camera" (con una capacità di quaranta posti) allocato nell'elegantissima sede dell'Associazione Culturale "Megaride Eventi Club", fondata e presieduta da Vincenzo Meo e diretta da Paola Pisano. Ha condiviso con me questo impegno Riccardo De Biase (ricercatore di Storia della filosofia presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II). Nel 2011 De Biase ed io abbiamo ideato la rassegna annuale "Interludi da camera. Performances di filosofia e di arti varie", giunta oggi al suo terzo ciclo. Sulla scorta di questa esperienza ho poi scritto il testo per l'opera-reading Elogio della filosofia in forma di decalogo, con musiche originali composte da Giulia Lorusso e Rosalba Quindici. Questo lavoro – che non prevede l'uso di immagini – è stato presentato a Salerno, nel complesso di S. Sofia il 12 ottobre 2013. L'ho definito opera-reading per distinguerlo dal reading filosofico: quest'ultimo è prevalentemente un lavoro multimediale riconducibile al genere del "teatro di lettura"; l'altra è una vera e propria opera da concerto, con un organico strumentale e vocale che prevede in partitura l'uso di una o più voci recitanti.
L'ingresso gratuito a Megaride (ma anche altrove) e la consuetudine rinverdita del dibattito con gli spettatori a conclusione dei nostri reading hanno trasformato

uno spazio privato in un piccolo, raccolto luogo pubblico, dove di volta in volta operatori e spettatori si sono incontrati per discutere e confrontarsi. Se guardiamo al tenore dei tempi in cui viviamo, dominati dal sensazionalismo mediatico e da una superficialità spesso persino auspicata – quando non addirittura legittimata e accreditata –, possiamo considerare quella realizzata a Megaride come una vera e propria esperienza "eversiva".

2. Definizione del reading e sue componenti strutturali

Un reading – così come viene qui inteso e come ci informa l'etimo stesso della parola, che risale al verbo inglese to read: leggere – è una specifica forma di spettacolo in cui la scena è occupata primariamente dalla lettura di un testo. Ogni gesto attoriale è assente, ma questo certo non significa che siano esclusi altri elementi drammaturgici: parola, silenzio, immagini, luce, buio, musica. Per dirla con Deleuze, siamo dinanzi a un «teatro di lettura» (Deleuze, 2010, p. 268), per il quale ritengo necessario anche utilizzare una terminologia appropriata (lettore, per l'attore che legge testi altrui; autolettore, per l'autore del reading che legge un suo scritto; partitura lettoriale, per il materiale testuale trattato in vista della lettura scenica).
Testo letto: dunque voce, timbro vocale. Se seguiamo ancora Deleuze, potremmo farci persuadere da un'affermazione alquanto perentoria, ma feconda: «la voce rivela che i concetti non sono astrazioni. [...] Sono inseparabili da affezioni che ci fanno sentire in modo nuovo [...]. Spetta alla voce dell'attore far sorgere le nuove percezioni e le nuove affezioni che circondano il concetto letto e detto» (ivi, p. 267). La voce, dunque consente di richiamare e far rivivere quella «risonanza emotiva» (Curi, 2013, p. 58), di cui sono carichi i concetti e che nella lettura solitaria e silenziosa tende ad oscurarsi. Grazie alla parola viva, emessa dalla carne del lettore o dell'autolettore, e al suo ascolto effettivo da parte degli spettatori – ascolto anch'esso incorporato –, il lógos ritrova quell'orizzonte corporeo nel quale un tempo fu pensato. In questa esperienza di comunicazione orale il contenuto concettuale, veicolato nel suono della voce e da questo arricchito di componenti sensibili, si libra su quella che, in base al lavoro dei neuroscienziati della Scuola di Parma – scopritori dei neuroni specchio, con il loro caposcuola in testa, Giacomo Rizzolatti –, possiamo chiamare la "risonanza motoria precognitiva". Quest'ultima, detta anche «simulazione motoria incarnata» (Freedberg, Gallese, 2009, p. 334), si produce perché «il sistema dei neuroni specchio (MNS)», presente nel cervello dei macachi e anche in quello dell'uomo (precisamente «nella corteccia premotoria ventrale»), «si mobilita osservando un'azione – in particolare se orientata verso un obiettivo» e «attiva le stesse reti neuronali coinvolte nell'esecuzione dell'azione» (ivi, pp. 339-341, corsivi miei). Sulla scorta di queste affermazioni sperimentalmente suffragate, possiamo pensare che durante un reading – per effetto del MNS – i neuroni appartenenti alle «reti» preposte all'esercizio motorio della lettura ad alta voce vengano sollecitati ("sparino", ossia mandino scariche elettriche) sia nei lettori "attivi" sulla scena o sparsi fra il pubblico sia negli spettatori "passivi", che di fatto non stanno leggendo ma assistono alla declamazione. Questo «sistema di risonanza» motoria (Rizzolatti, Sinigaglia, 2006, pp. 113 sgg.), proprio perché precognitivo, non ci dice ancora nulla sulla comunicazione senso-concettuale che si realizzerà fra lettore e spettatore e che eventualmente potrà essere sottoposta ad una verifica implicita nel corso del dibattito successivo al reading. Ci dà, però, informazioni sulla relazione basilare che già sempre si instaura fra corpi che hanno rubricato nella loro memoria motoria l'atto del leggere ad alta voce – per rimanere ancorati al nostro tema – e, più in generale, indica nel MNS la radice organica di un rapporto empatico inter- e intraspecifico primario, ma elementare, riferito soprattutto a gestualità finalizzate a uno scopo significativo per i soggetti coinvolti. Relazioni intersoggettive più complesse e articolate sembrano essere governate da componenti più imprevedibili e sofisticate (tratti temperamentali e caratteriali, storie individuali, scelte, usi e costumi, ecc.).
Poco prima si accennava alla dimensione sensibile e corporea, rimessa al centro dal suono della voce che dice il concetto. Al riparo da ogni astrazione mentalistica e logocentrica, ancora nella regione dei sensi e dei corpi ci fanno stazionare le altre due componenti del reading, così come qui viene inteso: quella iconica e quella musicale. Il termine "componente" non è usato a caso; vuole infatti alludere al ruolo parallelo e paritetico ricoperto dalle immagini e dalla musica.
Per quanto poco prima accennato a proposito del MNS, la componente iconica – per gli effetti di "risonanza motoria precognitiva" che induce – ha una funzione rilevante nel reading, in quanto sollecita la sfera emotivo-sensibile dello spettatore. Lo "punge nel vivo". Se ciò è vero per un quadro, lo è ancora di più per una fotografia o per un video, i quali espongono l'osservatore (solitamente immemore dell'inaggirabile approccio prospettico di cui è latore chi ha fissato l'immagine o la sequenza) ad una presentazione quasi immediata dell'oggetto rappresentato. Si dice che le fotografie siano «trasparenti», poiché «noi vediamo, letteralmente, i nostri defunti parenti quando guardiamo le loro fotografie» (Walton, 2013, p. 316). Lo stesso può valere per un documento filmico.
Anche la componente musicale dà lo scacco alle tendenze logocentriche del testo, imponendo una virata verso la sfera emotivo-sensibile dello spettatore. Come si sarà compreso, la presenza contestuale di più sollecitazioni sensibili – voce, immagine, suono – tende a immergere lo spettatore in una situazione chiaramente sinestesica.

3. Le finalità del reading

L'ipotesi teorica di fondo consiste nel ritenere la disseminazione (non uso questo termine a caso, la questione si chiarirà più avanti) dei saperi filosofici e, più in generale, umanistici come uno strumento "utile" a promuovere – per quanto possibile – un arricchimen-

to della coscienza di sé e della consapevolezza critica del mondo intorno a sé. Questa convinzione, fortemente radicata in me e rubricata fra i più importanti presupposti teorici di tutta l'iniziativa[1], unita all'altra, secondo cui non dobbiamo temere il concetto di utilità applicato alle Humanities (a patto di non intenderlo in senso economicistico), mi ha indotto a cimentarmi nel tentativo di coniugare l'integrità scientifica e terminologica del discorso filosofico con l'esigenza – che è stata appena giustificata – di una sua diffusione (anche l'uso di questo termine non è casuale).
In un certo senso, dal punto di vista appena esplicitato, non si possono non condividere le parole del filosofo inglese John Armstrong, che scrive:

Il valore delle discipline umanistiche dipende in sostanza dal ruolo che esse svolgono nella vita delle persone. Può darsi che si rivelino importanti perché aiutano ad affrontare problemi personali o perché promuovono intuizioni fondamentali nel campo dell'etica e delle emozioni; possono aiutare a costruire una corretta visione del mondo; possono [...] fungere da fondamento della democrazia, o [...] promuovere l'economia o, ancora, [...] aiutarci ad affrontare problemi ambientali di lungo corso. Ma tutti questi benefici sono accessibili solo ove le discipline umanistiche siano in grado di coinvolgere in profondità un pubblico vasto e diversificato (Armstrong, 2013, p. 19, corsivi miei).

Da ciò, dunque, si origina il dilemma:
O si sposa la serietà e ci si rivolge solo agli addetti ai lavori o si parla a tutto il mondo, ma si dicono solo banalità. [...] Dato che la forza delle discipline umanistiche dipende dalla loro integrazione nella vita della società e dalla loro capacità di sintonizzarsi con l'esperienza di un vasto numero di persone, la convinzione che questa integrazione sia impossibile costituisce un serio impedimento (ibidem, corsivi miei).

La forma reading, realizzata finora, ma certo ancora perfettibile, può rappresentare una possibile soluzione all'alternativa fra uno specialismo elitario e autoreferenziale e una divulgazione (terzo dei termini non usati a caso) banalizzante. Beninteso: nessuno qui pretende di denigrare o depotenziare il primo a favore della seconda, ma solo evitare che si cristallizzino pericolose assolutizzazioni sbilanciate a favore dell'uno o dell'altra. Lo specialismo del collega di disciplina che parla all'altro collega è necessario; guai se non vi fosse: ne soffrirebbe irrimediabilmente l'avanzamento della ricerca in un determinato ambito degli studi umanistici. Ma è sbagliato ritenere che i saperi filosofici – soprattutto quelli riferiti all'estetica, all'etica, alla politica, alla dimensione sempre più interculturale del nostro mondo – esauriscano tutto il loro senso riproducendosi e incrementandosi nel chiuso della pur splendida e sacrosanta turris eburnea costituita dalle Università, dagli Enti di ricerca e dalla comunità scientifica. È sbagliato perché, se si pensa questo, si finisce non certo per misconoscere ma per rinunciare – mortificandola – all'efficacia che la filosofia può avere nel provocare smottamenti in mentalità fossilizzate e nello smascherare forme pericolose di pregiudizio. Di contro, è certo fuorviante ritenere che ogni contenuto filosofico – indipendentemente dalla sua struttura più o meno complessa e dal contesto storico-culturale nel quale è stato elaborato – possa e debba essere oggetto di divulgazione.
Ora bisogna però concentrarsi sui tre termini usati per denotare la funzione culturale predominante nel reading, così come è qui concepito: la disseminazione, diffusione, divulgazione dei saperi filosofici. Più sopra si accennava alla necessità di costruire una terminologia appropriata per illustrare la "forma" di questo "spettacolo". Dal punto di vista assunto fin dall'inizio della nostra esperienza, fra i tre termini comparsi di volta in volta in questo scritto e poco fa disposti in elenco, "disseminazione" è quello più adeguato a rendere la ricchezza di sfumature propria della funzione culturale predominante nel reading. "Diffusione" ha una connotazione dichiaratamente quantitativa: allude, infatti, a una comunicazione che raggiunga il maggior numero di soggetti. Il termine "divulgazione" viaggia in una corsia preferenziale che lo conduce nelle immediate vicinanze della semplificazione. Quello di "disseminazione" è invece un concetto dinamico: richiama – secondo la prospettiva che ispira l'impianto teoretico della "forma" reading – l'idea (metaforica) di una forza (il contadino) che lancia qualcosa (il seme) affinché da qualche parte (nella zolla) germogli qualcos'altro (una pianta), in grado di generare altra forza (nuovi semi). Lo spettro semantico della parola "disseminazione" contiene naturalmente in sé i significati connessi alla "diffusione" e alla "divulgazione". Alla luce dei presupposti che hanno ispirato la nostra esperienza, disseminare un sapere vuol dire, infatti, anche farlo arrivare al maggior numero di persone e renderlo fruibile da un'ampia platea, ossia in qualche modo semplificarlo, senza che questa operazione, da compiersi con prudenza e accortezza, coincida necessariamente con la sua banalizzazione. Naturalmente, qui i disseminatori non devono autointerpretarsi come "dotti emanatori di sapere filosofico", ma piuttosto quali "amichevoli" interlocutori – più o meno persuasivi –, tesi a sollecitare con pensieri propri o d'autore una riflessione in comune con gli spettatori o, in qualche caso, come provocatori dichiaratamente prospettici, aperti e accoglienti verso le reazioni altrui.
Ma poniamoci ora una domanda, che potrebbe suonare come un atto d'accusa: la forma reading non è forse un mezzo perverso di spettacolarizzazione della filosofia? In una società globale e mediatizzata, dove – per dirla con le parole Guy Debord – «tutto ciò che era direttamente vissuto si è allontanato in una rappresentazione» (Debord, 2008, p. 53), si è assottigliato in un'immagine da vedere in televisione, sul cellulare, sul tablet o sul computer, era proprio necessario strappare l'esercizio della meditazione filosofica alla necessità di un raccoglimento in solitudine e farlo esplodere nella dimensione pubblica dischiusa da un

palcoscenico teatrale? A questi interrogativi vorrei rispondere per punti, schematicamente e con brevità quasi aforistica, nella speranza che si possa chiudere la questione. 1) I nostri reading si svolgono in un piccolo teatro da camera, i lettori e noi siamo sul palcoscenico o fra il pubblico. Alla fine dell'evento (che dura in media un'ora e un quarto) tutti noi – pubblico, lettori e autolettori – rimaniamo insieme a discutere degli argomenti trattati, senza sottrarci a diramazioni tematiche. Questa non mi pare la riduzione di una realtà ad immagine: siamo tutti lì in carne ed ossa. 2) Se si sostiene la tesi interessante e fondata di una spettacolarizzazione diffusa, bisogna anche distinguere le accezioni del termine "spettacolo": una cosa è leggere la società come "spettacolo", altra cosa è discutere di uno "spettacolo" tratto da un'opera di Ionesco. Non dobbiamo consentire alla categoria generale della spettacolarità, come caratteristica delle nostre società, di impedirci di riflettere e di parlare delle forme specifiche di spettacolo. Non si "sta" nella civiltà dello spettacolo, della tecnica, della rete e di quant'altro rifiutando spettacolo, tecnica e rete, ma imparando a viverci con consapevolezza e a conquistare spazi di autonomia e di pensiero critico (cfr. Diana, 2013). Infine, non si capisce perché portare la filosofia sulla scena debba per forza tradursi – come sostengono alcuni – in una sua "riduzione a spettacolo" e non piuttosto in un suo "potenziamento a spettacolo". 3) Nessuno vuole sottrarre la riflessione filosofica a quello che oggi, nei tempi tristi in cui viviamo, appare come il suo luogo più naturale: il silenzio, la concentrazione, la lettura solitaria. Alle sue origini, però, la filosofia fu dialogo e partecipazione alla vita pubblica... Proprio per sollecitare questa dimensione della socialità, ci siamo incamminati sul sentiero stretto di quella che vorrei definire una piccola militanza filosofica, ispirata a un modello di filosofia politica: qui l'aggettivo non delimita un ambito disciplinare specifico, ma – in un senso molto più ampio – allude a una vocazione di apertura alla polis, di confronto con la città.
Sulla base di quanto argomentato, possiamo concludere che la nostra esperienza all'Associazione "Megaride" – realizzata in uno spazio privato, architettonicamente circoscritto (l'area della sede è nel complesso di ca. 150 mq), ma reso pubblico, e dunque idealmente aperto all'intera città, per effetto delle scelte compiute dai proprietari e da chi vi ha operato – sembra assumere i tratti di una piccola rivolta "filosofica", condivisa da una ristretta comunità di partecipanti, sulla quale potrebbero risuonare le parole "cartesiane" di Camus: «La rivolta [...] trae l'individuo dalla sua solitudine. [...] Mi rivolto, dunque siamo» (Camus, 1994, p. 27).

Note
1 Su questo tema vanno letti e meditati i lavori di Martha Nussbaum (Coltivare l'umanità. I classici, il multiculturalismo, l'educazione contemporanea [1997], tr. it., parziale, di S. Paderni, Carocci, Roma 20113; Non per profitto. Perché le democrazie occidentali "hanno bisogno" della cultura umanistica [2010], tr. it. di R. Falcioni, il Mulino, Bologna 2011; Creare capacità. Liberarsi dalla dittatura del Pil [2011], tr. it. di R. Falcioni, il Mulino, Bologna 2012).

Bibliografia
Armstrong, J. (2013), "Il valore intrinseco della cultura", in Il Sole 24 Ore, domenicale 33, 3 febbraio, p. 19 (il testo apparso sul domenicale del Sole è un ampio stralcio del saggio, che nella sua interezza è stato pubblicato in Philosophical Inquiries, 1, 2014).
Camus, A. (1994), L'uomo in rivolta (1951), tr. it. di L. Magrini, Bompiani, Milano.
Curi, U. (2013), Prolegomeni per una popsophia, Mimesis, Milano-Udine.
Debord, G. (2008), La società dello spettacolo (1967), tr. it. di P. Salvadori e F. Vasarri, Baldini Castoldi Dalai, Milano.
Deleuze, G. (2010), "Ciò che la voce apporta al testo..." (1987), in Id., Due regioni di folli e altri scritti. Testi e interviste 1975-1995, a cura di D. Borca, introd. di P.A. Rovatti, Einaudi, Torino, pp. 267-268.
Diana, R. (2013), "Introduzione", in A. Di Scipio, Pensare le tecnologie del suono e della musica, Editoriale Scientifica, Napoli, pp. XI-XXI.
Freedberg, D., Gallese, V. (2009), "Movimento, emozione ed empatia nell'esperienza estetica", in A. Pinotti, A. Somaini (a cura di), Teorie dell'immagine. Il dibattito contemporaneo, Raffaello Cortina Editore, Milano, pp. 331-351.
Rizzolatti, G., Sinigaglia, C. (2006), So quel che fai. Il cervello che agisce e i neuroni specchio, Raffaello Cortina Editore, Milano.
Walton, K.L. (2013), "Immagini trasparenti. La natura del realismo fotografico", in M. Guerri, F. Parisi (a cura di), Filosofia della fotografia, Raffaello Cortina Editore, Milano, pp. 309-347.

Politiche e strategie per la pianificazione degli spazi sotterranei. Il caso di Napoli

VALERIO DI PINTO, CARLO GERUNDO E VINCENZO DE STEFANO

Breve storia del sottosuolo napoletano
Gli insediamenti urbani della città di Napoli sorgono al centro di una ampia regione vulcanica che comprende il complesso del cratere Somma-Vesuvio, a est, e decine di crateri nel distretto vulcanico dei Campi Flegrei, a ovest.
Quasi tutta l'area in cui oggigiorno si concentra la massima densità abitativa fu originata dall'attività vulcanica dei Campi Flegrei, diversamente dai terri-

tori corrispondenti all'attuale periferia est, risultato delle eruzioni del Vesuvio. Il Centro Storico di Napoli, pertanto, si colloca su un banco di tufo giallo napoletano, il cui spessore non è mai inferiore ai 100 metri. Il sottosuolo di Napoli, fin da tempi antichissimi, fu intensamente interessato da opere di scavo per la realizzazione di canali e cisterne per l'acqua che oggi costituisce buona parte delle cavità del sottosuolo napoletano. Il primo acquedotto realizzato fu quello della Bolla, il cui tracciato cominciava nella piana di Volla e si concludeva nella attuale zona del quartiere Stadera. Nel corso del I sec. d.C. si diede inizio alla costruzione di un secondo acquedotto che si approvvigionava dalle sorgenti del fiume Serino e terminava il suo tracciato di 92 chilometri nella Piscina Mirabilis a Baia. Ad essi si affiancò l'acquedotto del Carmignano, realizzato nel XVIII sec.
A partire dal III sec. d.C., inoltre, una metodica e persistente attività di estrazione del tufo giallo, al fine di utilizzare lo stesso come materiale da costruzione, ha dato origine ad un articolato sistema di spazi sotterranei e, contemporaneamente, ha consentito la diffusione di una tecnologia dell'architettura fondata sull'uso della pietra di tufo, soppiantata dal cemento armato solamente nella seconda metà del Novecento. Non è un'esagerazione affermare, dunque, che la trasformazione della città visibile sia andata di pari passo con l'espansione della città invisibile.
In epoca romana furono, inoltre, realizzati due importanti vie di comunicazione in galleria, la Crypta Neapolitana, un lungo percorso rettilineo che, partendo da Piedigrotta, attraversa la collina di Posillipo e sbuca nella piana di Fuorigrotta, e la Grotta di Seiano la quale collega la Gajola con Coroglio, sotto Capo Posillipo. Nel periodo greco e romano, grandi cavità ipogee furono scavate per assolvere al ruolo di necropoli. La funzione cultuale fu perpetrata anche in età paleocristiana e numerose sono le testimonianze di catacombe cristiane risalenti a tale epoca.
Durante il vice regno spagnolo (1588-1615) l'emanazione di alcuni editti che limitavano l'introduzione di materiali da costruzione al fine di arginare l'incontrollata espansione edilizia del centro città, determinò l'ingrandimento degli antichi pozzi e la creazione nuovi cunicoli per l'estrazione del tufo. Il risultato di queste opere sotterranee è la nascita di una "città di sotto", parallela a quella che giaceva in superficie, costituita da chilometri di tunnel, cavità, strettissimi canali, pozzi e cisterne.
Nel 1853 Ferdinando II di Borbone commissionò a Errico Alvino il progetto di un percorso sotterraneo di circa 500 metri che, passando al di sotto della collina di Pizzofalcone, collegasse il Palazzo Reale con la spiaggia di Chiaia. L'opera, denominata Tunnel Borbonico, non fu mai ultimata e il suo tracciato si limita ad un tratto di minor lunghezza, da Piazza Domenico Morelli al vico del Grottone, nei pressi di Piazza del Plebiscito.
Il sottosuolo di Napoli fu, inoltre, interessato, a cavallo tra '800 e '900, da numerosi ed invasivi interventi per la creazione di reti di trasporto. L'estrema lavorabilità dei rilievi tufacei che circondano i quartieri centrali di Napoli consentì la rapida realizzazione del traforo che congiunge Piedigrotta a Fuorigrotta (attuale Galleria IV Giornate, 1884) e della Galleria Laziale (1925), sotto la collina di Posillipo, e della Galleria della Vittoria (1929), sotto la collina di Pizzofalcone. Tra il 1909 e il 1925 furono, inoltre, scavate le gallerie del passante ferroviario Roma-Napoli, corrispondente al tracciato dell'odierna Linea 2 della Metropolitana di Napoli, i trafori della Ferrovia Cumana e delle Funicolari.
Negli anni '30 la necessità di disciplinare gli interventi sull'edilizia esistente e di pianificare organicamente l'espansione insediativa a seguito della forte crescita demografica dell'ultimo ventennio[1] condusse alla redazione e all'approvazione del Regolamento Edilizio del 1935 e del Piano Regolatore Generale (Prg) del 1939. Nei suddetti strumenti sono rinvenibili alcuni deboli accenni alla questione del sottosuolo di Napoli. Se nel Regolamento Edilizio fu introdotta, per la prima volta, la necessità di presentare richiesta di licenza edilizia per "l'esecuzione di qualsiasi scavo od opere sotterranee in genere"[2], nel Prg si stabilì che i piani cantinati degli edifici del centro antico sarebbero stati adibiti, all'occorrenza, a "ricoveri di protezione antiaerea"[3].
Durante la Seconda Guerra Mondiale, parte delle cavità ipogee furono effettivamente convertite in rifugi antiaerei, ampliando i cunicoli di antichi acquedotti, colmando parzialmente le cisterne o livellandone il piano di calpestio, attrezzando gli spazi sotterranei con servizi igienici e impianti elettrici e di illuminazione.
Con l'affermarsi del sistema costruttivo del calcestruzzo armato, al tufo giallo furono attribuite funzioni puramente ornamentali. Le antiche cavità ipogee, dunque, perse ormai le funzioni svolte sino ad allora, furono abbandonate o utilizzate, nella maggior parte dei casi, come sversatoi di rifiuti di varia natura. L'attenzione delle autorità cittadine e della comunità scientifica al tema del sottosuolo napoletano è rimasta a lungo sopita. Soltanto a partire dagli anni '60 del Novecento, in seguito a preoccupanti fenomeni di instabilità, collassi del piano stradale, importanti lesioni agli edifici del centro storico, si cominciò ad indagare lo stato di fatto degli spazi sotterranei.
La Giunta Comunale nel marzo 1966 nominò una Commissione per lo studio del sottosuolo cittadino allo scopo di rilevarne la genesi, la natura e la consistenza. I lavori della Commissione rivelarono l'esistenza di 366 cavità la cui estensione ammontava a 220mila metri quadri.
Le ultime opere in galleria, costruite, tra l'altro, con tecniche completamente differenti, sono i tunnel della Tangenziale, e delle Linee 1 e 6 della Metropolitana. Infine, i più recenti interventi nel sottosuolo di Napoli sono ascrivibili ai lavori per la realizzazione delle stazioni della Linea 1 nonché per la costruzione di alcuni grandi parcheggi sotterranei.
Nel marzo 1997 il Ministero dell'Interno istituì una Commissione Speciale per l'Emergenza Sottosuolo di

Napoli, incaricata di individuare le cause dei dissesti e le soluzioni per assicurare la messa in sicurezza delle zone colpite. Un Comitato Tecnico nominato dalla Commissione identificò 42 azioni prioritarie, riguardanti esclusivamente il sistema fognario. Ciò nonostante, durante il lungo periodo di attività della Commissione (1997-2012), furono finanziati interventi di manutenzione delle cavità ipogee e campagne di rilievo che ravvisarono la presenza di 700mila metri quadri di spazi sotterranei e 472 cavità in 13 quartieri. Fu, infine, potenziato il Dipartimento per la Conservazione del Suolo del Comune di Napoli che, ancora oggi, gestisce l'aggiornamento del catasto delle cavità, sebbene l'identificazione di nuove cavità sia oramai effettuabile, per assenza di fondi, solo in occasione di crolli o di segnalazioni di fenomeni di dissesto.
Secondo l'attuale censimento delle cavità ipogee, il quartiere ne è presente il maggior numero è San Carlo all'Arena (86); seguono Avvocata (85), Stella (62), San Ferdinando (34), San Lorenzo (32), Capo Posillipo (28). Un rapporto dell'associazione di speleologi Napoli Underground ravvisa la presenza di più di 800 cavità ipogee e stima che attualmente vi siano 1600 cavità esistenti nel sottosuolo napoletano.

La pianificazione del sottosuolo di Napoli tra ritardo normativo e resistenze amministrative
Sino al 1999, la normativa italiana circa l'utilizzo degli spazi sotterranei si limitava a pochi articoli del Dlgs 285/1992 - Nuovo Codice della Strada, principalmente orientati a salvaguardare la sicurezza stradale. La prima norma a fornire, in maniera organica, prescrizioni in ordine alla utilizzabilità e trasformazione del sottosuolo è la Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 3 marzo 1999, meglio nota come Direttiva Micheli. Essa tende a fornire agli enti proprietari e/o gestori delle sedi stradali e delle aree di uso pubblico le linee guida per la posa degli impianti sotterranei delle aziende erogatrici dei servizi, e affronta, per la prima volta, l'argomento della gestione del sottosuolo dal punto di vista della pianificazione, introducendo il Piano Urbano Generale dei Servizi del Sottosuolo (Pugss), definito obbligatorio per i Capoluoghi di Provincia e i Comuni con più di 30mila abitanti.
Il Comune di Napoli non ha mai provveduto a dotarsi di Pugss. Per di più ben poca attenzione è posta al tema delle cavità ipogee all'interno del vigente Prg, approvato nel 1999, le quali sono esclusivamente identificate come fonte di probabili ritrovamenti archeologici. Il Prg descrive la città sotterranea come mezzo per mostrare la relazione tra la città antica e quella contemporanea ma non fornisce alcuna indicazione pratica che regoli le modalità per collegare gli spazi sotterranei con le strategie e le politiche urbanistiche. Lo stesso Prg contempla il riutilizzo funzionale delle cavità ipogee soltanto per parcheggi interrati e consente la realizzazione di opere, compreso l'aumento della superficie utile, a patto che non si realizzino ulteriori scavi e che i lavori non interferiscano con le pareti verticali o con intradosso del soffitto.
Le Norme tecniche di attuazione del Prg assoggettano il centro storico della città ad una specifica normativa ma non è mai menzionata l'esistenza di cavità sotterranee ed eventuali usi ammessi.
In un contesto, come quello di Napoli, caratterizzato da preoccupante fragilità idrogeologica, sembra non essere più procrastinabile la redazione di un piano di gestione degli spazi sotterranei per disporre la manutenzione di pozzi e cavità, al fine sia di preservarne la stabilità e l'efficienza, che di pianificarne eventuali destinazioni d'uso sostenibili dei quali potrebbe beneficiare la città e alla sua popolazione.

Frammentazione dell'assetto proprietario delle cavità. Cause singolari e disastrosi effetti
Fino alla Seconda Guerra Mondiale la proprietà e la giurisdizione delle cavità sono stati fattori coincidenti, e gli spazi sotterranei sono stati gestiti da chi deteneva la proprietà del suolo soprastante. Il sottosuolo rappresentava, pertanto, una pertinenza del soprasuolo. Dalla metà degli anni '40, la necessità di un efficiente sistema di ricoveri antiaerei impose la requisizione da parte della Prefettura di un numero indefinito di cavità ipogee, evento che ha causato successivi contenziosi circa la giurisdizione di talune cavità.
Attualmente, per ciò che concerne la proprietà degli spazi sotterranei della città di Napoli, le cavità sono suddivisibili in 5 tipologie principali:
1) comunali, principalmente coincidente con il tracciato degli antichi acquedotti non più in uso;
2) demaniali, corrispondenti all'insieme di cavità utilizzate durante il conflitto mondiale come rifugi antiaerei;
3) private, in numero molto limitato;
4) inutilizzate o inaccessibili da tempo, generalmente versanti nel medesimo stato da prima del conflitto, senza chiara proprietà; il numero preciso di tali cavità è sconosciuto ma si stima sia maggiore di quello delle cavità attualmente in uso o semplicemente accessibili;
5) in uso a privati in tempi recenti e senza chiara proprietà, corrispondenti al maggior numero di spazi sotterranei attualmente in uso.
Frammentazione e ambiguità circa la proprietà delle cavità hanno causato e continuano a causare una apparentemente inestricabile confusione giurisdizionale.
Si fa presente che già dal primissimo dopoguerra, con l'emanazione del Dl 409/1948 - Sistemazione delle opere permanenti di protezione antiaerea già costruite direttamente dallo Stato o a mezzo di enti locali, tutte le suddette opere furono decretate di pertinenza del Demanio dello Stato, al cui nome sarebbero dovute essere intestate in catasto. Era, altresì, fatto obbligo alle Amministrazioni comunali di prendere in consegna quei rifugi presenti nel proprio territorio e di assumere tutte le spese occorrenti per la manutenzione e per la conservazione, con facoltà peraltro di utilizzarle anche per scopi diversi da quelli dell'originaria destinazione. A tal riguardo, le Amministrazioni

comunali avrebbero dovuto stipulare nei confronti del Demanio atti di concessione in uso, sotto corresponsione di un canone.
Nel contesto di generale incertezza circa la proprietà delle cavità ipogee di Napoli, dalla fine degli anni '80, alcune sporadiche iniziative imprenditoriali e associative hanno contemplato l'eventualità di sfruttare il sistema degli spazi sotterranei della città di Napoli, mediante la richiesta di regolari concessioni. Si fa presente che, in precedenza, il Comune di Napoli aveva firmato Protocolli d'Intesa con delle associazioni per la gestione di alcune cavità pur non essendo proprietario delle stesse.
Sfortunatamente, durante il regime commissariale, nessun approfondimento fu effettuato per chiarire il quadro dei diritti di proprietà e di uso delle cavità, e ogni azione fu programmata senza avere cognizione di chi fossero i beneficiari delle stesse. In aggiunta, in applicazione del Dl 409/1948, si cominciò a considerare il Comune di Napoli come riferimento per la manutenzione di qualsiasi cavità, svincolando così i privati proprietari da qualsiasi obbligo verso la cura degli spazi sotterranei in loro possesso.
Nel 2005, inoltre, con il Dpr 13/09/2005, fu introdotta in Italia la possibilità di ottenere una concessione di un bene del Demanio dello Stato, senza intermediazione di alcuna amministrazione periferica, requisito in precedenza necessario per il rilascio. Tale alleggerimento burocratico determinò un rafforzato interesse per la gestione degli spazi sotterranei.
Lo Stato, chiamato nuovamente in gioco, richiese inaspettatamente il ritorno in possesso di tutte le cavità requisite dalla Prefettura durante il conflitto mondiale e utilizzate come ricoveri antiaerei, di cui si era largamente disinteressato in passato.
Gli accordi per l'utilizzo di cavità che, già prima del 2005, erano di proprietà del Demanio dello Stato furono semplicemente sostituite da nuove concessioni onerose e a termini fissati.
Al già complesso quadro normativo e giurisdizionale si aggiunse l'emanazione del Dlgs 66/2010 - Codice dell'ordinamento militare, che all'art. 236 stabilì che le opere permanenti di protezione antiaerea sarebbero entrate de facto a far parte del demanio militare. Il risultato dell'entrata in gioco di un ulteriore interlocutore pubblico ha sostanzialmente congelato il rilascio di concessioni governative.
In ultimo, con l'approvazione del Dlgs 85/2010, il cosiddetto "Federalismo demaniale", fu disciplinato il trasferimento agli enti territoriali di alcuni beni immobili di proprietà dello Stato, tra i quali quelli in uso al Ministero della Difesa non utilizzati per funzioni di difesa e sicurezza nazionale.
In applicazione del Dlgs 85/2010 l'Agenzia del Demanio ha messo in vendita, tra gli altri beni, al prezzo simbolico di 1 ciascuna, 23 cavità ipogee impiegate come ricoveri sotterranei durante la Seconda Guerra Mondiale.
Ciò che sorprende maggiormente è la totale assenza di processi di pianificazione ancorché di regolamentazione del sottosuolo di Napoli che, come ampiamente dimostrato, rappresenta un caso unico in Italia, per mole e complessità degli spazi sotterranei esistenti. La conseguenza diretta di una situazione tanto intricata è il desolante allontanamento di qualsiasi iniziativa di recupero delle cavità: le lungaggini burocratiche spaventano l'imprenditoria e dilagano le occupazioni abusive.
Ciò nonostante, alcune esperienze di valorizzazione del sottosuolo sono riuscite ad andare a buon fine. Due sono, probabilmente, i casi più interessanti e fanno riferimento alle iniziative intraprese dalle associazioni Napoli Sotterranea e Borbonica Sotterranea delle quali, per esigenze di trattazione, si forniranno solo alcuni brevi cenni.
La prima ha certamente il merito di aver posto nuovamente l'attenzione sul tema del sottosuolo di Napoli sul finire degli anni '80, dopo un periodo di oblio durato 40 anni. Essa è stata la prima, e per molto tempo l'unica, attività di recupero e gestione delle cavità ipogee ai fini della creazione di un percorso culturale tra una rete di cunicoli e cisterne localizzate in pieno centro antico, nella zona di Piazza San Gaetano. L'Associazione Napoli Sotterranea ha operato, in tal senso, "legittimata" da un Protocollo d'Intesa firmato con il Comune di Napoli, sebbene la proprietà non fosse dell'Ente, per la gestione di circa 4mila metri quadri di cavità ipogee in cambio della manutenzione delle stesse. Le vicende giuridiche sopra descritte, hanno successivamente imposto la richiesta di rilascio di una concessione dello Stato della durata di 12 anni.
La seconda esperienza degna di nota è la riapertura del Tunnel Borbonico, parte del quale fu utilizzato come rifugio antiaereo e, negli anni '70, riconvertito a deposito giudiziario comunale. Nel 2005 la struttura fu riscoperta e ispezionata, su incarico del Commissariato per l'Emergenza Sottosuolo, e per 5 anni l'Associazione Culturale Borbonica Sotterranea ha provveduto ad effettuare vari lavori di scavo e messa in sicurezza, senza alcun contributo pubblico. Borbonica Sotterranea ha, in seguito, richiesto ed ottenuto una concessione demaniale per la gestione del sito che è stato aperto al pubblico nel 2010. Gli ambienti sommersi in precedenza da ingenti quantità di detriti di vario genere sono ritornati allo stato originario, divenendo una rilevante attrazione turistica.
Le positive esperienze sopra descritte, in assenza di un cornice pianificatoria, restano, purtroppo, episodi isolati e non possono beneficiare di una messa a sistema degli sforzi profusi. Al contrario, la disparità di trattamento riservata ai soggetti in campo, generata dall'incerto assetto proprietario e giurisdizionale, ha in più occasioni determinato la nascita di contenziosi legali.

Valutazioni conclusive

Il complesso e affascinante sistema dei suoi spazi sotterranei fa di Napoli un caso unico e non replicabile. Il presente contributo ha inteso evidenziare come la mancanza di una vision organica dell'utilizzazione del sottosuolo della città fa percepire lo stesso più come una minaccia che non come un'opportunità per

risolvere molti problemi da cui essa è affetta quali l'instabilità dei suoli e l'alto deficit di parcheggi pubblici nel centro storico.
In un contesto del genere, la pianificazione degli spazi sotterranei presenta un ordine di priorità non inferiore rispetto ai convenzionali processi di pianificazione. La soluzione è rappresentata da un piano degli usi delle cavità ipogee che, a partire da una solida conoscenza degli spazi sotterranei, certamente più approfondita ed accurata di quella attuale, disciplini:
- gli usi ammissibili, considerando non solo lo stato di conservazione e il rischio connesso, ma anche la localizzazione, l'accessibilità, le relazioni con il soprasuolo, i risvolti potenziali sulle attività economiche e/o sulla mobilità (ad esempio, attività turistiche, nuovi percorsi, ecc.);
- interventi consentiti in ogni cavità al fine di preservare la stabilità del sottosuolo e consentire un tanto sicuro quanto agevole recupero degli spazi sotterranei abbandonati;
- modalità per costruire una rete delle positive esperienze di gestione degli spazi sotterranei, nate in assenza di attività di pianificazione.
Soltanto attraverso un processo di pianificazione orientato alla regolamentazione degli aspetti suindicati può essere promosso un uso responsabile e sostenibile del sottosuolo di Napoli.
Un uso stabile e di lunga durata degli spazi sotterranei è essenziale per monitorare continuamente le cavità ipogee e così implementare una strategia per mitigare il rischio idrogeologico e ampliare lo stato di conoscenza del sottosuolo della città.
È altresì assolutamente necessario costruire un quadro chiaro dell'assetto proprietario delle città al fine di regolare i rapporti tra pubblico e privato, superare eventuali conflitti ed incoraggiare sinergie tra proprietari, associazioni e operatori economici.

Note
1 La popolazione di Napoli era passata dai 751mila abitanti del 1911 ai 832mila del 1931, facendo così registrare una crescita del 10% (dati Istat).
2 Art. 1 del Regolamento Edilizio del Comune di Napoli del 1935.
3 Art. 2 delle Norme e prescrizioni tecniche per l'attuazione del Prg del Comune di Napoli del 1939.

Bibliografia
Carratelli, M. (2006). "Nel ventre di Napoli - Viaggio alla scoperta della città di sotto" in National Geographic, 18 (6)
Commissione di Studio per il Sottosuolo di Napoli (1967), Il sottosuolo di Napoli, Napoli
Comune di Napoli (2004), Piano Regolatore Generale
Lavagno, E., & Schranz, L. (2007), "Recent development and utilisation of Underground Space in Italy" in 11th ACUUS Conference - Underground Space: Expanding the Frontier, Atene (GR)
Melisburgo, G. (1889), Napoli Sotterranea, Colonnese Editore, Napoli
Monda, L. (2005), "Napoli durante la II guerra mon-

Il disegno...l'avvenire della città

Andrea Donelli

Il titolo di questo mio contributo riprende in parte il noto e fondamentale testo di Giuseppe Samonà, "L'urbanistica e l'avvenire della città". Non si può non richiamare in causa l'autore che, più di altri, ha contribuito a dare vita al il più erudito ed avanzato livello di studi sull'architettura esplicitandolo con onesta intelligenza e capacità. L'entusiasmo verso Samonà, non è dovuto solo al suo fascino di docente impegnato come accademico inizialmente assistente alla cattedra di disegno, ma in particolare per ciò che egli ha saputo far emergere prima come direttore dell'IUAV alla Facoltà di Architettura di Venezia e successivamente per l'impegno è l'attenzione dimostrati nel delineare il percorso scientifico e formativo necessario per porre le basi per le future generazioni di intellettuali. Nel suo programma era insita una sfida educativa riguardo la formazione di quella che doveva essere la classe dirigente e non quella che, invece, concretizzatasi per altre vie e per altre voci ha fallito malamente. Bisognerebbe chiedersi chi era ed è la classe dirigente, in quale modo si sia formata e fondata. È un argomento certamente interessante e che meriterebbe approfondimenti ma lascio solo per averne fatto cenno, la questione al lettore che potrà ugualmente e sufficientemente trarre individualmente delle prime considerazioni. Se oggi si avverte e si guarda con urgenza alla gravità dei fatti, anche i più comuni, e si constata continuamente la somma dei loro effetti negativi sul nostro territorio, in particolare per quanto riguarda il costruito sia esso edilizio che infrastrutturale, lo si deve al dissesto del pensiero e del significato civile che sono precipitati nell'indifferenza verso le cose colte appartenute alla ricchezza culturale originatasi in secoli di pensiero e spirito. I saperi sedimentati e le esperienze passate sono dissipate nell'omologazione che si è concretizzata in modo tangibile nel sistema della mentalità corrente, eliminando nella peggiore delle situazioni, o alterando nell'ingiustificato ed incomprensibile formalismo i fatti storico urbani – architettonici che erano, in parte ancora rinvenibili e riconoscibili, a fatica attraverso la ricerca del disegno storico del suolo. Si è giunti a rinnegare negli ambiti formativi la tradizione degli studi, in particolare dell'analisi deduttiva al progetto, e la riconoscibilità della stessa analisi nella sintesi progettuale. Non si considera più la geometria descrittiva come elemento fondamentale per arrivare a definire lo spazio in maniera scientifica. In base agli obiettivi decretati nell'offerta formativa all'interno della scuola di architettura per mancanza di natura culturale e per motivi di carattere più opportunistico

che missionario stratificatisi in questioni macro e micro sì è intrapresa la comoda scorciatoia scientificamente inaccettabile del “riferimento al progetto di architettura” che tradotto significa il non aver assimilato il tema sull’analogia così come proposto nel noto trattato di Rossi “L’architettura della città”. Nel vortice della precipitazione attitudinale, anche etica e civile un ulteriore scadimento ha intaccato quella parte della società chiamata a ragionare ed a intervenire riguardo alle questioni del progetto urbano e architettonico. Maturare il concento samoniano di unità inscindibile è stato pressoché impossibile, e in tal modo già a partire dalla seconda metà dell’Ottocento si concretizzava la sprezzatura in cui natura e storia erano e sono considerate avversarie. I fatti con la loro verità sono lì a dimostrarlo divenendo un esempio apodittico: la periferia, in particolare negli ultimi trent’anni la campagna urbanizzata dei centri minori situati geograficamente nella pianura del nord – est d’Italia. Smarrita la concezione spaziale di ciò che era il mondo palladiano risultato di una straordinaria bellezza e ricchezza di senso poiché tutto concorreva a dare significato (unità incidibile delle cose e dei fatti), è progredita l’indifferenza verso il nostro passato, invece così tangibile e riscontrabile nel disegno storico del suolo. Ancora una volta ciò che dovrebbe esser stata l’educazione alla comprensione del sapere ha indirizzato le proprie risorse, anche economiche, pianificando ed ottimizzando con ostinata cocciutaggine altre strade ritenute le sole e uniche in grado di dare soluzioni dai migliori e accattivanti esiti, spesso meramente grafici. In tal modo il compito della spiegazione è stato delegato agli strumenti, mentre le tecniche di indagine per il territorio e per le città si sono trasformate, per sortilegio, in diagrammi e codici alfa numerici. Riflettendo sul disegno della città, il nord Italia in particolare nella sua storia recente ha sempre mantenuto, anche per la favorevole posizione geografica relazioni, scambi, con il resto d’Europa e di conseguenza ha ottenuto anche possibili guadagni e benessere. Oggi questa terra ha perso molto della sua efficacia naturale e culturale. Risulta perdente poiché la forza del pensiero, che si è sempre accompagnata con l’esperienza diretta in quell’equilibrio tra ragione pratica e ragione estetica, ha rinunciato a tale binomio avviando in tal modo un programma già generalizzatosi nel mondo, di mera speculazione economica – finanziaria distruggendo il sedime culturale, il patrimonio di valori che appartenevano all’uso della campagna, alla sua bellezza e ricchezza ricavata con fatica e che custodiva in sé e tutelava i sistemi portanti relativi al permanere del disegno storico, al valore relazionabile delle sue plurime articolazioni, che proprio il disegno è in grado di rappresentare e materializzare. Il tracollo di questi valori materiali e culturali si è avuto direttamente nelle modalità pratiche, abbattendo logiche concrete che per secoli erano rimaste intaccate arrivando a compromettere in modo irreversibile l’antico disegno del suolo a demolire con efferata violenza le costruzioni del passato per far spazio a speculazioni edilizie che altro non sono che stamberghe che esaltano il formalismo. Tali eventi realizzatisi con la complicità di tutti si sono dunque concretizzati con macchinazioni e traffici che hanno ignorato i fatti storici urbani – architettonici. Il disegno del progetto urbano e architettonico è stato sostituito dalla parola scritta, nell’ambito della ricerca la sostituzione è stata perpetrata dalla rincorsa alla contemporaneità informatica vista come alternativa al disegno tradizionale. Da una parte, grafici, ideogrammi, percentuali sono divenuti i soli valori per progettare il territorio e conseguentemente l’architettura, dall’altra la digitalizzazione ha rappresentato l’oggettività del progetto di architettura. Il disegno come esperienza inconfutabile per la sua scientificità disciplinare e codificata è sempre stato in grado di fissare criteri di riconoscibilità. Tali criteri diventano riconoscibili se si pensi ai catasti storici, in particolare a quella storia del territorio delle città del nord Italia testimoniata prima nel catasto napoleonico, poi nel catasto Asburgico che hanno fissato le ragioni logiche del costruito basandosi sulle permanenze derivate dalla morfologia, nel doppio significato di forma della terra e forma urbis. Osservando le prime risposte che giungono osservando il disegno relativo alla costruzione di un habitat o di una città, riprodotto nella cartografia storico catastale esse forniscono la comprensione, della gerarchizzazione dei fatti descritti che meglio puntualizzano i fatti naturali insediativi e costruttivi. Ad esempio la legenda del catasto Asburgico è già una forma di progetto o di tutela, di conoscenza predisposta a riconoscere i valori che appartengono alle permanenze ossia a quegli elementi costitutivi che fissano la relazione di unità inscindibile tra sistemi morfologici e tipologici. Come è possibile quindi fare a meno di tali aspetti scientifici utili per avviare un processo di analisi che sia deduttiva al progetto? Ed ancora, come considerare quei luoghi cosiddetti anonimi o minori che formano la campagna o il limite dell’inizio della città che possono o potevano essere il disegno del futuro o dell’avvenire?

Ci sono dei luoghi, dei singoli agglomerati o anche dei territori cosiddetti minori, semplici o articolati il cui valore consiste anzitutto nell’appartenere in modo indispensabile al disegno del suolo, da cui scaturiscono i legami definiti dalla relazione biunivoca tra insediamento e costruzione. Questi fatti costruttivi possono essere definiti anonimi. Si può spiegare tale definizione attraverso le seguenti considerazioni: la prima è facile, essi sono diventati rapidamente sconosciuti poiché indeboliti a causa della dinamicità delle scelte evolutive e delle azioni della società, (mass media, tecnologie, interessi, etc.); la seconda mostra come il loro contenuto sia attribuibile ad avvenimenti che dipendono dalla loro crescita cronologica come le antiche costruzioni o fabbriche facenti parte dell’habitat, rimandando di conseguenza all’archeologia e allo studio storico specifico delle indagini nel lontano passato. Spesso però si tratta di risultati dovuti principalmente ad una mera operazione di bassa urbanisti-

ca, resa tale dalla incentivata speculazione edilizia e dal rabberciato rimedio, spesso di fattura viabilistica, concretizzatosi con l'inserimento di nuove infrastrutture stradali realizzate in diverse fasi costruttive. Questi effetti negativi hanno condotto e relegato i nuclei abitativi o anche i piccoli agglomerati del passato ad un degrado ignorato facendo spazio e dando ragione alle nuove condizioni contemporanee nettamente slegate ed escluse da qualsiasi considerazione. Infatti, paradossalmente le vie ed i flussi di comunicazione, si trovano a ridosso delle vecchie case, conglobate tra i nodi di svincolo, separate da incroci e rotatorie, nonché rozzamente trafitte da nuove strade. Si tratta spesso di organismi edilizi decaduti poiché non più integri o indispensabili con il loro contributo d'uso e quindi non ritenuti sufficientemente idonei dalla mentalità consumistica. Ancora, spazi che appartenevano alla misura della campagna, formati da sistemi tipologici cortilizi, o a schiera, etc., risultano staccati e "irreali" poiché accostati al nuovo mondo fatto di capannoni e prefabbricati, quest'ultimi carenti di qualsiasi logica di relazione con il disegno del luogo e che, senza identità e dignità, circondano quello che un tempo possedeva non solo un valore, ma l'importanza della regola e della ragione costruttiva. Tale affermazione comporta il considerare come organismo insediativo, tipologico edilizio e costruttivo una successione di modificazioni diacroniche e sincroniche che hanno sempre garantito, tranne nella contemporaneità, il principio su cui si fissa il luogo e che può essere desunto dagli elementi costitutivi su cui esso si fonda. Ciò significa che la ragion d'essere dell'edificio o dell'habitat prima degli interventi dovuti a ristrutturazioni o insensate parziali o totali demolizioni non ha mai subito alterazioni. Il principio che determinava il carattere degli edifici ha prodotto ad una logica coerente. Infatti, la tradizione intesa come ciò che garantisce una continuità non solo funzionale, aveva stabilito una precisa programmazione dettata da un valore di sostentamento e di necessità concretizzatosi attraverso una adeguatezza legata ed appartenente alla forma del suolo e conseguentemente a quella urbis e soprattutto rispettato negli esiti edilizi (distributivi e strutturali) con una veridicità spiegabile come monumentalità domestica sia da un punto di vista esecutivo che estetico. A riguardo Giuseppe Pagano nel suo scritto intitolato "Architettura rurale" apparso in Casabella n. 95 del novembre 1935, scrive: "E l'analisi di questo grande serbatoio di energie edilizie, che è sempre sussistito come un sottofondo astilistico, può riserbarci la gioia di scoprire motivi di onestà, di chiarezza, di logica, di salute edilizia là dove l'Ottocento vedeva solo arcadia e folclore. I tetti aguzzi, per esempio, si dicevano nordici. Ma se analizziamo i documenti senza pregiudizi dobbiamo constatare che anche nel meridione, quando i tetti sono coperti di paglia, sono molto inclinati. Non solo. Ma a Martina Franca abbiamo molte case con tetti a due falde molto inclinate, non certo per una influenza di Norimberga ma evidentemente per la resistenza locale a prediligere la caratteristica inclinazione del trullo"[1].

Si prendono in considerazione alcuni casi ritenuti in qualche modo evocativi o esemplari e che hanno i requisiti per appartenere a dei nuclei rurali. Tali esperienze erano momenti ricchi sia per esercitare che per produrre saperi in cui la forza dell'architettura era considerata una risposta alle esigenze collettive e in tal modo garantiva un atto sostenibile. Un valido esempio è dato dall'insediamento storico, oramai perduto, di Alvisopoli, un piccolo nucleo della campagna veneta nei pressi di Portogruaro, fondato per esigenze agricole da Alvise I Mocenigo verso la fine del 1700; e dalla città di Castro ampliata nel programma di renovazio da Papa Paolo III Farnese su uno sviluppo progettuale alla scala urbana ed edilizia di Antonio da Sangallo il giovane. Questa città era situata sulle colline a confine tra la le regioni Toscana e Lazio, fondata su di una favorevole condizione topografica, lontana dalla costa paludosa e posizionata ad una discreta altitudine. Le citazioni potrebbero proseguire ricordando i centri di fondazione etrusca e le colonie romane di Luni nelle vicinanze di La Spezia, oppure di Selinunte in Sicilia, le case romane a sud del Benaco nel territorio morenico.
Da tali esempi si ricava che il legame che univa queste opere con il disegno del suolo geografico e la loro utilità e necessità anche dimensionale poiché adeguata alla loro oggettività non era indifferente. Oggi al contrario si assiste a ragionamenti dai soli fini quantitativi, compromessi spesso dal calcolo di percentuali e numeri specifici di volume e metri quadri, di indici edificabili. In passato, il concetto di misura, di intellegibilità invece era l'espressione di un fare civile che garantiva il fondamento del fare stesso e di conseguenza della forma essenziale e comprensibile soprattutto perché la costruzione determinava il carattere dell'edificio. Lo scopo dell'edificato era facilmente individuabile in quanto chiaro nei suoi esiti, onesto perché era una esperienza apodittica, manifesta, espressa nella sua interezza, mostrata nel suo processo dal valore dell'ordine logico tra la grande scala e quella più dettagliata e di conseguenza dalla trasmissibilità del contenuto del suo sapere, ovvero indifferente e diametralmente opposta alla contemporanea speculazione caricata, risolta e giustificata tramite un formalismo esasperato, talvolta sconsiderato e inutile. Le architetture, il disegno del territorio del passato erano nella loro forma il disegno del carattere tipologico e morfologico, ossia costituivano la loro riconoscibilità come sistema dell'habitat. Tale sistema fondato negli elementi costitutivi (concetto di carattere) e definito dalle permanenze (fatti urbani) é ciò che determinava e dava forma a questa articolata geografia. L'evoluzione dell'habitat nei suoi aspetti naturalistici ma soprattutto antropici non deve dipendere solamente da operazioni di salvaguardia o di tutela del patrimonio esistente (per quel poco che resta), da processi di riequilibrio del sistema, rivendicati come una sorta di risarcimento per quanto avvenuto nel rapido mutamento dovuto ad azioni recenti imposte dalla cementificazione imputabile alla speculazione edilizia. L'intervento risolutore è sempre fissato su

parametri quantitativi, affidato ad una normativa molto articolata nata in risposta allo scetticismo sul progetto e posta in atto da una complessa burocrazia che corrisponde spesso a prassi ad atteggiamenti conservativi intesi ad una forma di abbellimento e risolti con indicazioni costrittive le cui risposte architettoniche – edilizie sono e restano fissate ad esiti esclusivamente formalistici. In passato il concetto di tutela era esattamente l'opposto. Infatti, erano gli antichi a possedere una forma di prudenza nelle loro azioni che ponevano come virtù cardinali, derivate dalle tradizioni eccellenti, nelle quali la risposta alle domande era data dalla forza che esprimeva l'architettura nella costruzione della città, come della casa.
Ci sono molti altri centri minori che appartengono alla storia civile, alla storia militare sia recente, che passata, o a quella operaia. Essi rappresentano e rivestono sempre un particolare interesse, poiché corrispondono ad un insediamento significativo anche per il luogo con cui hanno instaurato una reciprocità non solamente sociale. Da quanto affermato finora si desume che per comprendere meglio il carattere di un habitat protourbano, o la sua evoluzione e per dare spazio e ragione al progetto l'analisi deve essere attuata come una metodica analitica e sistematica. La metodologia sistematica nel pensiero scientifico e razionale in architettura è costituita da due parti tra loro collegate, non separabili anche se in pratica distinte: l'analisi e la sintesi. Esse formano quella completezza inerente all'esperienza di introspezione e speculazione intellettuale e scientifica che stabilisce e determina il sistema di ricerca rivolto al progetto di architettura. L'analisi svolta in modo sistematico consente di controllare e verificare il processo ordinato e conoscitivo, la sintesi ne riporta i fatti essenziali anch'essi rintracciabili e identificabili nel progetto. Riconoscere l'analisi nel progetto rappresenta il principale ed eloquente fatto costitutivo di condivisione, di intreccio, reso esplicito nell'analisi come nella sintesi a determinazione e derivazione della messa in relazione degli elementi primari e delle permanenze come manifestazione morfologica di un luogo. Infatti, partendo da questa operazione è possibile fissare con consequenzialità una impostazione di intervento riferita al sistema tipologico edilizio e a quello costruttivo - strutturale. L'analisi, nei suoi aspetti iniziali, considera e definisce i dati significativi che sono resi tali dal lavoro effettuato sullo studio cartografico dell'habitat eseguito e reso esplicito attraverso il disegno del suolo, nel rapporto che si stabilisce tra disegno naturale e quello storico. Infatti, in questa prima constatazione lo studio va considerato ed articolato in modo tale da organizzare il lavoro avvalendosi del controllo e del dimensionamento ossia di una predisposizione volta ad accertare la misura, intesa come un'indagine che riveli e metta in evidenza i segni delle presenze storiche come ad esempio il tratto o il disegno della centuriazione (forma urbis – forma agri) o di una limitatio o di altre antiche divisioni dovute al disegno agrario del suolo. Dal disegno di tali elementi è possibile riconoscere la relazione che intercorre tra l'ordinamento del suolo e l'edificato storico a riprova delle correlazioni che coesistono tra suolo e costruzione. Lo svolgimento di queste operazioni si effettua riscontrando di volta in volta l'osservazione geometrica che è stata condotta essenzialmente sul suolo come controllo e prova geometrica del rapporto che si viene a fissare tra il suo disegno ed il costruito storico. Il risultato sarà un sistema di generatrici geometriche che evidenzia la validità delle generatrici stesse formate dal tracciamento di rette, di allineamenti, di intersezioni di punti e di valori angolari eventualmente già prefissati. Da ciò è possibile trarre la serie di fitte corrispondenze e relazioni geometriche tra parcellizzato e stratificazioni- modificazioni del disegno storico del suolo sempre riconducibili alla dimensione e occupazione del suolo da parte dell'antico edificato. Questo procedimento facente parte dell'analisi di ri-costruire e cogliere le relazioni geometriche storiche del suolo in rapporto con il costruito, risulta molto importante per comprendere e formulare delle prime congetture inerentemente al sistema morfologico, soprattutto in relazione alle permanenze come per gli elementi primari.

Bibliografia

Burelli A.R., (2010), È l'architettura ancora insegnabile? Sul declino dell'arte del costruire, Aión Edizioni, Firenze.
Burelli A.R., Gennaro S. P., (1997), Progetti Brandeburghesi, Libria Edizioni, Melfi
Cacciaguerra S., (1992), Attraverso l'urbanistica verso la planologia, Edizioni Bromurodargento, Bologna
Docci M., Maestri D., (1994), Manuale di rilevamento architettonico e urbano, Edizioni Laterza Bari - Roma
Donelli A., (2013), "The analysis for the project: investigation technique ", in International Journal of Structural and Civil Engineering Research, 2, Vol. 2 (pag. 48-58)
Eisenman P., (2004), Inside out, selected writings 1963 -1988, Yale University Press, London
Grassi G., (2004), "Il carattere degli edifici", in Casabella 722, (pag. 4-15)
Lucci R., (2007), (a cura di), L'architettura dei paesaggi urbani, ricerche in area campana, Officina Edizioni, Roma
Marcialis G., (1985), "Il contributo di Giuseppe Samonà", in Urbanistica 78 (pag.80-83)
Montuori M., (1998), (a cura di), Studi in onore di Giuseppe Samonà, Officina Edizioni, Roma (Vol. I-II)
Orfeo C., (2012), (a cura di), Valeria Pezza, Analisi urbana e scienza urbana, Valeria Pezza scritti per l'architettura della città, edizioni Franco Angeli, Milano, (pag.193-198)
Pagano G., (1935), " Documenti di Architettura rurale", in Casabella 95 (pag. 18 -25)
Pezza V., (2005), Città e metropolitana, Clean Edizioni, Napoli
Purini F., (2007), Una lezione sul disegno, Gangemi Editore, Roma
Renna A., Nicolin P., (1983), "Dopo il terremoto /After the eartquake", in Quaderni di Lotus (pag. 7-35)

Samonà G., (1959), L'urbanistica e l'avvenire della città, Edizioni Laterza, Bari
Samonà G. (1954),"Architettura spontanea: documento di edilizia fuori della storia" in Urbanistica,14 (pag.8-12)
Samonà G. (1956), "Proposte per un avviamento dei processi urbanistici verso la pianificazione totale" in Urbanistica, 20 (pag.6-12)
Savini M., La fondazione architettonica della campagna, l'artiere Edizioni Italia, Bologna
Semerani L. (1982), La scuola di Venezia, Progetti per la città Veneta 1926-1981, Neri Pozza Editore, Vicenza
Tamborrino R., (2003) (a cura di), Le Corbusier Scritti, Einaudi Edizioni, Torino
Vitale D., (1978), (a cura di) Aldo Rossi, L'architettura della città, Clup Edizioni, Milano
Ugo V., Masiero R., (1990), La questione architettura, Cluva Edizioni, Venezia

Lo Spazio Pubblico e la Citta' Egualitaria

PIETRO GARAU

Sommario
Dei "beni urbani" che deve offrire una cittá per essere definita "cittá egualitaria", é rimasto forse solamente lo spazio pubblico. Nella "cittá unica" scaturita dalla dottrina e dalla prassi neoliberiste (Garau 2012), i beni, inclusi quelli che si usava considerare "beni comuni", stanno subendo la loro trasformazione in merci. É cosí ormai per la casa, e sta diventando cosí anche per i servizi essenziali: acqua, trasporti, cultura, e cosívia. Anche per questo lo spazio pubblico, un bene tangibile e fruibile da tutti, deve essere difeso e incrementato, soprattutto nelle parti della cittá carenti o completamente prive di qualitá urbana.

Premessa
Nel maggio scorso, l'autore di questo paper fu invitato dall' organizzazione mondiale delle cittá e dei governi locali (United Cities and Local Governments, "UCLG')[1] a presentare il discorso di apertura alla Learning Exchange on Public Space organizzato in collaborazione con la cittá sudafricana di E-Thekwini (la ex Durban, Natal). Il tema dell'Exchange era lo Spazio Pubblico, e gli organizzatori accettarono la proposta di impostare il discorso sul tema del rapporto tra spazio pubblico ed equitá, con il titolo "Public Space and the Equitable City". Questo approccio raccolse un certo interesse, e da cio' nacque l'idea di presentarel'abstract di una futura versione del keynote in forma di saggio per la VIII giornata di studi INU.

Quasi subito dopo, tuttavia, laUCLG decisedi fare esattamente la stessa cosa: dare alle stampe il testo di quel discorso tradotto in forma di saggio a cura dell'autore. Pertanto, si é deciso di evitare di cadere nel reato di autoplagio e di riorganizzare il piano di stesura del paper presentato in precedenza a agli organizzatori dell'VIII Giornata di Studi scrivendo un testo completamente nuovo. Questo saggio appare in italiano, e riprende dal keynote di eThekwini solo alcunitemi ed argomenti ritenuti fondamentali al discorso. Essoé aggiornato alla luce di nuove indicazioni scaturite da recentissimi incontri e convegni, ultimo dei quali l' "Urban Thinkers Campus", un brainstorming internazionale ospitato dal 15 al 18 ottobre scorso dalla cittá di Caserta che ha dedicato notevole attenzione al tema dello spazio pubblico.

Il concetto di "Cittá Egualitaria"

Di recente, per opera di insigni economisti di ispirazione progressista come Krugman e Stiglitz (Stiglitz 2012), il tema dell'ineguaglianza é emerso come fattore contrattivo della crescita. Questa tesi ésorretta da statistiche incontrovertibili, che dimostrano come i periodi di grande crescita economica a livello mondiale abbiano coinciso con l'abbattimento delle diseguaglianze e l'affermazione di una solida classe media, in un clima di vigorosa spesa pubblica.
Questa conclusione é importante, ma puo' anche portarci fuori strada; e questo per almeno due motivi. In primo luogo, perché chi si occupa di cittá e territorio ha anche a cuore valori immateriali, che vanno al di lá della crescita del prodotto interno lordo. Ed in secondo luogo, perché l'obiettivo della crescita, inesorabilmente e pervicacemente misurata con il PIL,ne mette in secondo piano uno ben piú importante, che é quello dello sviluppo.
Quando, giá diversi decenni fa (World Commission on Environment and Development, 1986), la comunitá internazionale adottò lo sviluppo sostenibile come obiettivo principale per un futuro giusto, vivibile e durabile, lo fece abbracciando una definizione, mai messa in disparte, che riempirebbe di orrore un pensatore neoliberista contemporaneo: uno sviluppo grazie al quale tutti possano soddisfare i propri bisogni, senzamettere a repentaglio la possibilitá che le generazioni future possano fare altrettanto".[2]
L'aspetto fondamentale del concetto di sviluppo sostenibile é che l'ambiente, e le sue risorse, vanno mantenute e protette non per il gusto di preservare un pianeta intatto per l'eternitá, ma per consentire a tutti gli esseri viventi, a partire da chi lo é oggi, di godere di una vita dignitosa senza lo spettro del bisogno. In questo senso la definizione Brundtland si distacca dall'atteggiamento elitario di chi antepone la natura agli uomini, ed introduce un valore egualitario:le risorse ambientali sono di tutti, e da tutti devono essere godute in modo intelligente e responsabile.
Purtroppo, il concetto di sviluppo sostenibile é stato in seguito declinato sempre piú come "crescita economica rispettosa dell'ambiente". E piú di recente, come sappiamo, la salvezza della umanitá sembra dipendere solo dalla crescita, concepita come unico

scenario capace di mantenere in vita un pianeta di consumatori.[3]
Per questo il concetto di "cittá sostenibile" diventa sospetto, quado é inteso come traduzione urbana dello stesso ossimoro di crescita (intesa come espansione nello spazio e nei consumi) rispettosa dell'ambiente (attraverso dispositivi "smart").
Certamente,egualitario non significa chetutti sono uguali a tutti gli altri. E cosí non é certamente, né sará mai, nelle cittá. Ma al contempo tutti desideriamo una cittá egualitaria, ove tutti i diritti sono rispettati e dove tutti possono godere di un ambiente di vita ameno e ricco di opportunitá.

Il mio amico Carlos Vainer, docente all'universitá Federale di Rio de Janeiro, ha utilmente suggerito di sostituire il mantra internazionale della "poverty alleviation" con uno assai piúincisivo: l'"alleviazione della ricchezza".Lungi dal suggerire un esproprio di massa, questa formula consentirebbe di sollevare gli esageratamente ricchi di una piccola parte del peso eccessivo del loro benessere in modo che, fermo restando il diritto dei piú fortunati di godere privatamente, o pubblicamente, dei frutti della loro ricchezza, si possano liberare risorse affinche' il contesto di vita al di fuori dei loro recinti privati sia di buona qualitá ed accessibile a tutti. Anche a loro, naturalmente.
É questo il concetto di spazio pubblico contenuto nella Carta dello Spazio Pubblico adottata nel 2012dalla seconda Biennale dello Spazio Pubblico .

Beni urbani e spazio pubblico

Tra i "beni urbani" figura certamente l'abitazione. E fino a non molto tempo fa, esistevano in effetti abitazioni di proprietá privata e di proprietá pubblica. Ed essendo queste ultime a disposizione di persone che contribuivano al benessere della societá ma non disponevano di mezzi per accedere ad un alloggio adeguato, questi beni-casa erano, in effetti, "beni comuni".Ma la cittá neoliberista non tollera che la casa sia un bene; essa esige invece che sia una merce.
Al massimo si consente, per mantenere il simulacro dell'attenzione ai temi sociali, di simulare attenzioni a nuove soluzioni per venire incontro alle esigenze abitative dei cittadini di minor reddito, come il "social housing". Ma con la progressiva privatizzazione di quello che resta del patrimonio nazionale di edilizia pubblica, l'offerta sul mercato di abitazioni a prezzo accessibile é ormai praticamente inesistente.
La mercificazione della cittánon si ferma al mercato dell'abitazione. Abbiamo un mercato dei servizi, un mercato delle concessioni edilizie, un mercato degli indici di edificabilitá, un mercato dei servizi essenziali come acqua, luce e gas, un mercato delle telecomunicazioni. Oltre, naturalmente, al mercato delle aree. E il paradosso é che la mercificazione, contraddicendo i principi della libera concorrenza, non ha affatto abbassato i prezzi dei beni e dei servizi urbani. Aggiungiamo a questo l'impoverimento strutturale degli enti locali, che obbliga all'aumento delle tariffe su servizi ancor in mano prevalentemente pubblica come i trasporti urbani; collochiamo il tutto nel contesto di una crisi economica di una ferocia e pervicacia senza precedenti, ed abbiamo cosí un quadro sufficientemente completo di come il divario tra cittadini di differenti livelli di reddito si stia ampliando, invece di ridursi.

Con la mercificazione del bene casa e la progressiva privatizzazione di servizi e spazi urbani, le prospettive della "Cittá Egualitaria" si vanno progressivamente restringendo. Rimangono solo, in pratica, gli spazi pubblici della cittá a rappresentare, ed a difendere grazie alla loro stessa esistenza, il principio dell'uguaglianza di tutti i cittadini. Ecco perché esiste uno stretto rapporto tra spazi pubblici e cittá egualitaria, e perché quello degli spazi pubblici diviene un discorso fondamentale per la costruzione, o la difesa, di modelli civili di convivenza urbana.
Un tentativo coraggioso in questa direzione é quello operato a Napoli a cura dell'assessorato alle politiche urbane ed ai beni comuni guidato da Carmine Piscopo. Impostati sul concetto di "cittá come bene comune" (Garau et al 2014), tutti i progetti dell'assessorato tendono a sviluppare un senso collettivo di identificazione con la cittá ed i suoi luoghi. Una pratica recente é quella dell'"adozione di spazi pubblici" da parte di consorzi di cittadinanza attiva e di commercio di prossimitá, regolati da precisi accordi che prevedono anche, in casi particolari, incentivi di vario tipo.

La nuova attenzione internazionale al tema dello spazio pubblico

Il lavoro che l'INU ha svolto recentemente su incarico di UN-Habitat, il Programma delle Nazioni Unite per gli Insediamenti Umani, consiste nell'elaborazione di un "Public Space Toolkit" (Urban Gateway 2014). Il "toolkit" é impostato sulla Carta dello Spazio Pubblico. Ne elenca i principi e ne illustra la potenzialitá, accoppiandoli a realizzazioni concrete e bune pratiche selezionate in tutto il mondo. A partire dalla definizione di spazio pubblico contenuta nella Carta, offre una casistica di spazi pubblici urbani; elencai motivi per cui gli spazi pubblici sono importanti; presenta una serie di indicatori dello spazio pubblico; insiste su un concetto unitario di spazio pubblico come"sistema", contraddicendo implicitamente l'approccio casuale ed episodico tipico delle operazioni di placemaking; e non manca di sottolineare l'importanza dello spazio pubblico nel migliorare le condizioni di vita di tutti i cittadini, ed in particolare di coloro che ne sono maggiormente privi, a partire dagli abitanti dei cosiddetti slums.
Naturalmente, il Toolkit soffre delle limitazioni entro cui opera una organizzazione delle Nazioni Unite,tra cui quella di non poter offendere nessuno. Per questo, all'attenzione al problema degli slums e della povertá urbana non si accoppia mai il tentativo di capire e spiegare quali ne siano le radici. Si descrivono fenomeni ma non se neidentificano le cause. Lo sfacelo delle cittá e le condizioni deplorevoli di buona parte della gente che la abita é imputata alla generica piaga

della corruzione e della “cattiva governance”. La soluzione dei problemi crescenti di cittá sempre piú povere e sempre piú ineguali viene demandata alla “buona volontá politica” (political goodwill), alle soluzioni di partenariato tra settore pubblico e settore privato, alle energie della societá civile. Tuttavia, le Nazioni Unite, e tra esse UN-Habitat, l’organizzazione che si occupa dei nostri temi – la cittá ed il territorio- hanno per lo meno il merito di descrivere ed analizzare i problemi e di richiamare la nuova problematica urbana di “un mondo di cittá” all’attenzione della cosiddetta “comunitá internazionale.
Al tema dello spazio pubblico si stanno dedicando con attenzione anche fondazioni e think tanks. Una di queste éla Ax;el Johnson Foundation, che vi ha dedicato un ciclo di tre conferenze internazionali, l’ultima delle quali si svolgerá a Stoccolma poco dopo la conclusione della nostra terza Biennale dello Spazio Pubblico.
La UCLG, l’organizzazione mondiale delle cittá e dei governi locali, ha colto l’importanza dello spazio pubblico, cui dedica pubblicazioni ed incontri regionali di cittá. La sua politica é anzi quella di far sí che gli spazi pubblici divengano servizi pubblici, e quindi entrino nel novero di quelle funzioni locali che hanno il diritto di sovvenzioni da parte del governo centrale.
Infine, il testo provvisorio dei nuovi “Sustainable Development Goals” destinati a costituire l’agenda internazionale per lo sviuppo nei quindici ani a venire, contengono un chiaro riferimento allo spazio pubblico. Il “target 7” dell’obiettivo 11dedicato allo sviluppo urbano sostenibile legge come segue:
Entro il 2030 garantire spazi verdi e spazi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, particolarmente per donne e bambini, persone anziane e diversamente abili.

Gli spazi pubblici: quali, e dove?
Il toolkit stabilisce chiaramente il compito delle politiche urbane in materia di spazio pubblico: il miglioramento della dotazione, della qualitá e della distribuzione dello spazio pubblico nelle cittá.La definizione di spazio pubblico éripresa dalla Carta: “Lo spazio pubblico é ogni luogo di proprietá pubblica o di uso pubblico accessibile e fruibile a tutti gratuitamente o senza scopi di lucro….”
É questa ultima componente, quella della distribuzione, a qualificare gli spazi pubblici come strumento per combattere l’ineguaglianza urbana. Infattila cittá del pensiero unico (Garau 2012), e cioé la costruzione urbana effetto del pensiero neoliberista, non si limita a mercificare beni essenziali come la casa . Gli spazi verdi aumentano i valori immobiliari; ma per evitare frequentazioni sgradevoli, é opportuno collocarli all’interno di complessi abitativi controllati. Ed ecco la soluzione delle gated communities.[5]Ma anche gli spazi pubblici necessariamente aperti a tutti, come boulevards, piazze e parchi, danno un forte contributo alla rendita urbana alzando i valori immobiliari.
É questa una delle ragioni per cui sono sempre stati i quartieri piú pregiati a godere delle migliori dotazioni di spazio pubblico, a tutto svantaggio delle zone periferiche.
Un secondo motivo di questo squilibrio é la forte attrattiva, e quindi il maggior valore immobiliare, dei centri storici e della cittá dell’ottocento e del primo novecento. In particolare, sono i quartieri postunitari a presentare i migliori esempi di spazi pubblici. Si tratta per lo piú dei quartieri costruiti per la media e alta borghesia, ma anche per la nuova classe impiegatizia, che dovevano tenere il passo con quelli degli altri paesi europei che un paese di recente indipendenza come l’Italia, e per di piú aspirante ad un buon posto a tavola, doveva necessariamente emulare. Si trattava di architetture solide ,decorative e ben allineate, edifici pubblici di grande prestigio e soprattutto parchi e giardini ben progettati e ben curati. Ma anche i cosiddetti quartieri operai dovevano rispondere a criteri di salubritá, decoro e dignitá urbana. Non a caso, i quartieri piú ambíti della “cittá unica” contemporanea ad immediato ridosso dei quartieri storici centrali sono quellicostruiti dagli Istituti Case Popolari nel corso del cinquantennio che va dall’inizio del secolo scorso alla fine degli anni sessanta.
Come sappiamo, questo modello di cittá ben costruite, dotate di buoni standards pubblici e sottoposte a forti controlli urbanistici tenne, non a caso anche durante il regime fascista, fino al primo dopoguerra. É a partire da questo periodo che, scomparsi i controlli del regime nei confronti dell’”urbanesimo” e nel fervore della ricostruzione postbellica, si apre la stagione della grande speculazione edilizia. Saltano i controlli di scala, e nelle grandi cittá sorgono i grandi quartieri intensivi virtualmente privi di verde e di servizi. É da queste premesse che nasce la dicotomia nella qualitá e dotazione di verde e spazi pubblici tra centro e periferia. Sempre, naturalmente, con l’eccezione dei quartieri di edilizia economica e popolare sorti nel ventennio postbellico.
Pertanto, lo spazio pubblico esercita due funzioni nella cittá egualitaria. In primo luogo, quella di essere presente sempre e comunque; se esiste la possibilitá di ampliare la dotazione di verde in una zona giá ben servita, che lo si faccia: non andrá sprecato. In secondo luogo, e questa é la sua missione fondamentale, lo spazio pubblico deve andare a supplire alle carenze di qualitá urbana dove tale qualitáé fortemente deficitaria o assente.
Il paper menzionato in premessa e di prossima pubblicazione da parte della UCLG contiene numerose indicazioni concrete sulle azioni e le politiche per un approccio sostenibile e realizzabile da parte dei governi locali in materia di spazio pubblico urbano.

Note
1 La UCLG (United Cities and Local Governments”, la piú rappresentativa organizzazione di enti locali al mondo, é nata una diecina di anni fa con l’unione di alcune organizzazioni di cittá e governi locali, come la IULA e la “Cités Unies”. Ha sede a Barcellona ed i suoi membri sono municipalitá e governi provinciali e regionali sparsi in tutto il mondo.

2 Si tratta della definizione alla base del famoso "Rapporto Brundtland" su Ambiente e Sviuppo, pubblicato nel 1986 con il titolo di "Our Common Future".
3 Non a caso, si parla sempre di meno di accordi internazionali per la limitazione delle emissioni di gas serra nell'atmosfera, e sempre di piú di resilienza: e cioé della capacitá di far fronte alle catastrofi del cambiamento climatico.
4 All'epoca in cui muovevo i primi passi nell'elaborazione a livello internazionali di documenti di politiche urbane sulla casa per l'allora "United Nations Centre for Human Settlements(Habitat)", ricordo di essere stato subito richiamato all'ordine da un autorevole esponente del neopensiero unico allora in formazione, il quale ebbe a ricordarmi l'infernale perversione costituita dall'edilizia pubblica. Primo, l'acquisizione di terreni per l'edilizia publica sottraeva suoli all'edilizia privata, creando una lievitazione dei costi delle aree. Secondo, la produzione pubblica di alloggi creava sprechi, inefficienze e corruzione. Terzo, gli alloggi di edilizia a carico dello Stato o degli enti locali era ad esclusivo vantaggio delle loro clientele, ed ignorava i poveri e gli esclusi. Infine, l'offerta di case in affitto a prezzi popolari creava distorsioni sui mercati, inserendo una condizione di concorrenza sleale.
A parte la risibile pretesa di difendere la causa dei poveri e degli esclusi, giá da allora il principio violato non era l' uguaglianza sociale, ma quello del rispetto delle regole di mercato.
5 Le gated communities non sono una invenzone recente. Negli anni sessanta, la Societá Generale Immobiliare realizzo' esempi di successo di gated communities in alcuni buoni quartieri della cittá di Roma.

Bibliografia

Garau,P., Lancerin,L., Piscopo, C.,Sepe,M. (2014), La Carta dello Spazio Pubblico. Dalla Redazione all'applicazione; La Carta dello Spazio Pubblico e la Cittá di Napoli; La Carta dello Spazio Pubblico.It&Engl. Ed.lim. per l'Urban Thinkers Forum, Caserta. Versione web:https://drive.google.com/file/d/0B5-VDOO42qGmOVUxNEhMMzExMoo/view

World Commission on Environment and Development (1986), Our Common Future, United Nations Publications, http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm

P.Garau (2012),"La Ville Unique", in L.N Tellier, C. Vainer (ed.), Métropoles des Amériques en Mutation (ISBN 978-2-7605-3476-6), Presses de l'Université du Québec, Montreal, Canada, pp. 265-277.

Stewart Lansley (2012), The Cost of Inequality, Gibson Square, London, UK

Joseph E. Stiglitz (2012), The Price of Inequality, W.W. Norton & Company, New York City, USA

Urban Gateway (2014), Global Public Space Toolkit, http://www.urbangateway.org/publicspace

CIDOB (2014), "Beyond Smart Cities: It's Time for Urban Sustainable Development" (http://www.cidob.org/es/publicaciones/notes_internacionals/n1_92/beyond_smart_cities_it_s_time_for_urban_sustainable_development.

Nuovi sistemi di gestione degli spazi urbani per la valorizzazione delle città

CATERINA GATTUSO, PHILOMÈNE GATTUSO E CARLO DE GIACOMO

Introduzione: paesaggio, centri storici e identità culturale
Il confronto dialettico, a dimensione urbana, tra l'edificato e gli spazi pubblici aperti situati nei centri urbani, mediato dalle esigenze ambientali, si è evoluto nel tempo esprimendosi con forme e linguaggi diversi.
Oggi viene riconosciuto il valore della natura considerata un importante fattore in grado di contribuire efficacemente a riqualificare gli spazi pubblici urbani, spesso trascurati, considerati "non luoghi", quali piazzette, slarghi e aree di risulta o dismesse, molte volte di piccole dimensioni e piuttosto diffusi nelle città.
Le proposte di ri-progettazione su tali piccoli spazi di ricucitura del tessuto urbano possono essere molteplici, con soluzioni ottenute con un attento gioco di dislivelli, terrapieni, filari di alberi senza rompere però l'armonia e l'orografia del terreno con sbancamenti e cementificazioni.
Si delinea in sostanza un campo di intervento progettuale che assume una nuova forma di pianificazione in cui il territorio, il paesaggio e l'ambiente concorrono in maniera sinergica per ottenere una migliore vivibilità degli spazi della città del futuro: la Renaturierung (rinaturalizzazione della città) pensando ad una riappropriazione da parte della natura che acquisisce così un importante e strategico ruolo nella politica di pianificazione urbanistica.
I temi riguardanti il "paesaggio" ed il "verde", pur se con notevole ritardo rispetto alle esperienze di altri paesi, sembrano essere finalmente approdati al centro del dibattito politico e culturale anche in Italia.
La progettazione del "verde urbano" ha origini remote e rispecchiava istanze di ordine pratico (protezione da avversità climatiche, sfruttamento di particolari morfologie del suolo, ricreazione, etc.), ma esprimeva anche tendenze culturali filosofiche e religiose.
Dai giardini pensili di Babilonia del VII sec. a.C. ai giardini rinascimentali, dai giardini di Versailles al "giardino paesistico" inglese, il filo conduttore comune è rappresentato dalla necessità di dotarsi di spazi

utili per lo svolgimento della vita quotidiana.
Con l'espandersi della città industriale ottocentesca emerge la necessità di creare spazi aperti, ed il parco, il verde, da bene di privato godimento diviene luogo di pubblica fruizione.
Dal XIX secolo in poi per ciò che concerne la progettazione di spazi di bene comune, gli interventi più significativi sono il sistema dei parchi a Londra (1830-40) e Parigi (1850-60), il Central Park a New York (1860-70), il bosco di Amsterdam (1939) e il Green Plan di Copenhagen (1932). Nei suddetti esempi il verde non è più visto come elemento isolato dalla città, ma è parte integrante della città stessa.
A partire quindi dalla fine del secolo scorso mentre nel Nord Europa e negli Stati Uniti i nuovi architetti ed urbanisti si pongono il problema del verde urbano identificando per ogni abitante la quantità necessaria a creare condizioni di vita sufficientemente qualitativi (i così detti standards), in Italia, invece, pur essendo stata per secoli di principale riferimento culturale per tutta l'Europa, si perde quella memoria storica e culturale di parco e di giardino. Gli aspetti riguardanti gli spazi verdi vengono subordinati a quelli infrastrutturali ed edilizi, destinando a verde brandelli di aree, residui, aree di risulta.
Bisogna aspettare il D.M. 1444 del 1968 per mettere al passo con l'Europa il nostro paese, garantendo uno standard minimo di spazi per la ricreazione all'aperto per ogni cittadino, ma ciò non ha prodotto un innalzamento della qualità ambientale urbana in quanto gli spazi verdi non sono stati considerati come aree da progettare con criteri e metodologie appropriate, ma soltanto come aree in attesa da utilizzare e/o riempire in futuro in altro modo.
In definitiva è mancata alle città una pianificazione organica e corretta dell'uso degli spazi aperti in grado di attuare un collegamento tra la città e l'ambiente rurale circostante, per creare cioè un tessuto connettivo tra città e campagna, includendo quelle aree minori (scarpate stradali, corsi d'acqua, brandelli di aree agricole, etc.) che dovrebbero essere considerate come parte integrante al pari di ogni altro elemento urbano.
La città diventa quindi un "ecosistema", un sistema cioè formato da elementi di carattere ambientale diversi che interagiscono fra loro come unità funzionale.
Perché come diceva Valerio Giacomini, "ecologia" significa non solo conservazione delle risorse naturali, anche quelle dentro la città, ma un corretto uso di queste in un rapporto di equilibrio fra le esigenze umane ambientali. In quest'ottica si assiste quindi al superamento della separazione tra ambiente naturale ed ambiente antropico, in favore di un "ambiente totale" con l'uomo che rappresenta il promotore delle trasformazioni. La progettazione ambientale si configura così come una nuova e interessante prospettiva di incontro multidisciplinare, dove tutte le operazioni, dallo studio di base al progetto, vengono vagliate da professionalità differenti (architetti, geologi, biologi, agronomi, etc.) con l'obiettivo di realizzare l'inserimento nell'ambiente di opere infrastrutturali e di risolvere i gravissimi problemi dell'ambiente urbano, dove si dovrà necessariamente recuperare un dimensione più umana.
In questo settore gli esempi sono diversi, solo per citarne qualcuno, nel "Progetto Roma" di V. Giacomini la progettazione di grandi infrastrutture (svincoli e nuove autostrade) si avvale del contributo derivante dalla esatta conoscenza della situazione vegetazionale per definire i criteri di inserimento nell'ambiente. Il parco Andrè Citroen di Parigi, impostato su un vasto parterre erboso centrale, collega il giardino urbano sulla Senna con i quartieri che fanno da corona.
Sempre a Parigi, il parco di Zac Bercy ha una analoga risoluzione, saldando la città ai quartieri periferici e richiamandosi alla memoria del giardino storico.

Un metodo per la valorizzazione degli spazi pubblici
Le operazioni di riqualificazione attuate evitando interventi speciali, sofisticati e costosi, ma piuttosto agendo in modo diffuso sugli spazi del quotidiano, valorizzando le risorse che ci sono per sfruttare al meglio gli strumenti ordinari di piano, di attuazione e di gestione, possono permettere di uscire da una situazione di "disordine strutturale per ottenere la formazione di un sistema di spazi liberi integrati che possano rivitalizzare e dare nuova linfa alle città.
Per realizzare misure di riqualificazione a scala urbana si può fare riferimento ad una procedura metodologica che, attraverso un attento esame dell'edificato di contesto degli spazi pubblici aperti, ricerchi e individui, nella loro dimensione storico-ambientale, quegli elementi identitari connessi al patrimonio culturale da riconoscere tra i "segni" espressi dalla collettività cui sono appartenuti e che li ha prodotti, sulla base dei quali sviluppare la creatività per proporre interventi di valorizzazione. Tali elementi si possono identificare attraverso una lettura critica dei fronti che caratterizzano lo spazio aperto interpretando, dando significato e voce alle espressioni artistiche che contraddistinguono i prospetti rappresentate dalle decorazioni spesso utilizzati in passato per abbellire le superfici delle architetture .
Gli ornamenti non sono soltanto elementi distintivi di uno stile architettonico, la loro presenza determina uno scenario fatto di luci, ombre, rilievi, ritmi e cadenze che connotano i prospetti in modo unico. Essi diventano quindi essenziali per sottolineare i valori identitari di uno spazio altrimenti anonimo e privo di musicalità.
La lettura critica delle quinte determinate dalle superfici architettoniche che circoscrivono tali spazi, permette, quindi, di individuare e interpretare il linguaggio che trova nelle forme decorative modi per esprimere significati e valori culturali.
La messa in sinergia dei valori identitari costituiti dalle decorazioni rintracciabili nei prospetti degli edifici con gli aspetti legati al verde e più in generale con tutto ciò che è connesso all'ambiente origina una nuova risorsa capace di innescare processi di rilancio economico. Infatti, la considerazione che l'attribuzione e il riconoscimento di un valore culturale ai

luoghi permette di valorizzarli e di fargli acquisire nuova dignità e vivibilità, spinge a mettere in atto approcci diretti a coinvolgere gli abitanti che vivono nel quotidiano tali spazi rendendoli partecipi e parte attiva nei processi decisionali per giungere di conseguenza ad attivare azioni volte a contrastare il progressivo abbandono e contemporaneamente di generare occupazione per manutenere e valorizzare il paesaggio urbano anche in un'ottica di fruizione ed offerta turistica.

Il caso del centro storico di Cosenza

Per illustrare la metodica proposta si è fatto riferimento al tessuto urbano del centro storico di Cosenza dove si ritrovano molte aree libere che potrebbero far sistema se interessati da interventi unificanti seppur diversi e personalizzati.

L'applicazione metodologica, riferita agli spazi individuati che presentano delle peculiarità generalmente riscontrabili in molti spazi pubblici essendo caratterizzati dalla presenza di un edificio monumentale che si affaccia su uno slargo spesse volte delimitato da percorsi stradali, può pertanto essere considerata un esempio pilota da utilizzare come riferimento per la definizione di un progetto di valorizzazione e proposto anche in altri ambiti similari.

Nelle cinque aree, scelte tra le tante aree del centro storico, contraddistinte dalla presenza di Chiese con portali di notevole interesse, si è cercato quindi di identificare quei segni della storia naturale ed umana da utilizzare per impostare un sistema di valorizzazione del patrimonio culturale anche in modo da generare una nuova risorsa qualificata che fosse in grado di originare attività creative favorendo di conseguenza la crescita economica e culturale del centro.

L'analisi critica degli spazi esaminati ha permesso di rintracciare nei portali di ciascuna delle Chiese (Chiesa di San Gaetano, Chiesa di Santa Maria di Gerusalemme, Chiesa di Santa Maria della Sanità, Chiesa di Sant'Agostino e Chiesa di Santa Chiara) la presenza diffusa di elementi simili, ricorrenti e proposti con abbondanza, costituiti da decorazioni floreali che sono stati quindi assunti come motivo unificante per costruire un filo conduttore da utilizzare per la strutturazione di un piano di valorizzazione, applicato prima a scala di quartiere e successivamente all'intero centro, che per la sua flessibilità è comunque suscettibile di adattamenti ed estensioni.

La procedura metodologica di lettura critica che permette di acquisire gli elementi di base preparatori sui quali impostare agli interventi di valorizzazione può essere sviluppata seguendo un iter analitico riconducibile alle seguenti azioni preliminari al progetto di intervento:

1. analisi critica degli spazi e delle architetture del quartiere,
2. individuazione delle decorazioni ed in particolare dei motivi floreali rilevati nei portali,
3. utilizzo delle chiavi analitiche per giungere al riconoscimento delle specie biologiche di appartenenza dei fiori individuati,
4. redazione del catalogo contente schede descrittive dei fiori,
5. valutazione dello stato di conservazione dello spazio e dei monumenti circostanti.

Si possono a questo punto attuare azioni volte a decorare gli spazi attraverso la riproposizione degli elementi decorativi individuati trasponendoli idealmente ad esempio in progetti che prevedano la realizzazione di aiuole o piccoli spazi verdi nei quali sono coltivati i fiori della stessa specie biologica rilevata nel portale delle Chiese.

Ne deriva la possibilità di progettare scenari e quinte di contorno alle aree pubbliche aperte fortemente connotate e nello stesso tempo connotanti che aumentano l'identità degli spazi annessi dando rilievo al monumento e che consentono di ottenere una nuova vitalità fatta anche dal variare dai valori cromatici dei fiori e in relazione alle fioriture stagioni.

Si tratta di trarre segni-informazioni dal monumento e di trasporli allo spazio antistante per estendere successivamente il sistema di restyling dalla rete dei quartieri all'intera città.

Tali interventi minuti ma diffusi possono generare nello stesso tempo la rivitalizzazione degli spazi liberi attraverso la creazione di nuove attività culturalmente sostenute, legate alla manutenzione ordinaria e alla promozione turistica, anche mediante l'attivazione di piccoli punti pubblici di carattere commerciale e informativo supportati dai servizi offerti dalle tecnologie moderne quali totem digitali, che potrebbero facilmente essere svolte dagli abitanti locali maggiormente interessati a migliorare la qualità e la vivibilità del proprio centro storico, si otterrebbe così di frenare il progressivo abbandono a vantaggio di una rinnovata fruizione collettiva.

Il patrimonio di un centro storico, anche attraverso le sue espressioni artistiche più semplici e minute, assume così il ruolo di risorsa attiva capace di innescare fenomeni di green economy e di generare quindi reddito e attività, trovando il modo di essere nello stesso tempo valorizzato.

Ne deriva inoltre un effetto moltiplicatore che a partire dalla pianificazione del progetto di valorizzazione degli spazi pubblici mediante la gestione della complessità dei parametri individuati e utilizzati giunge ad esaltarne le peculiarità e i valori identitari.

Conclusioni

Gli spazi aperti urbani sono parte integrande del tessuto urbano di una città e componente centrale del paesaggio urbano, essi non rappresentano delle criticità ma se ben organizzati possono efficacemente contribuire a valorizzare l'ambiente cittadino e produrre effetti benefici riconosciuti anche dalla Convenzione europea sul Paesaggio del 2000, ratificata da ben 32 stati membri, che sottolinea l'importanza dei paesaggi urbani nonché, di quelli della vita quotidiana e di quelli degradati.

L'approccio metodologico proposto è motivato dalla necessità di evidenziare e far scoprire criteri da poter utilizzare che possano fare emergere quei valori di

ordine e di identità che derivano da mettere in interazione e sinergia fattori storici e ambientali.
Nell'esempio del centro storico di Cosenza, utilizzato come caso rappresentativo per illustrare un modello-pilota applicato a cinque slarghi prospicienti cinque Chiese, la metodica illustrata vuole dimostrare che gli elementi identitari, in questo caso costituiti da decorazioni floreali rilevate nei portali, individuate come motivo ornamentale ricorrente e comune, possono essere utilizzati per proporre una rivisitazione degli spazi mediante progetti che prevedano la sistemazione di aiuole o piccole aree verdi nelle quali coltivare le specie biologiche individuate nei decori dei portali delle Chiese.
Oltre alla possibilità di fare sistema con altri esempi simili individuati nel centro storico e per estensione in tutta la città, la flessibilità della metodica permette applicazioni che possono riguardare altre espressioni decorative quali forme geometriche o specifiche singolarità.
L'obiettivo finale consiste nel cercare di creare una rete urbana che oltre a valorizzare l'ambiente cittadino consenta il miglioramento della qualità della vita, degli spazi pubblici aperti e del loro contesto restituendoli agli abitanti e offrendo una immagine confortevole e accogliente anche ai turisti che andranno a visitare il centro.

Figura 1 - Gli Spazi antistante le Chiese e i motivi floreali individuati per ciascuna di esse

Bibliografia

Alexander, C., (1997) Una nuova teoria del disegno urbano, Gangemi, Roma,
Assunto, R., (1981), Filosofia del giardino e filosofia nel giardino, Bulzoni, Roma,
AAVV, (1991), Calabria e Lucania, Libri Sceiwiller, Milano,
AAVV,(1993), Per un Atlante della Calabria. Territorio, insediamenti storici, manufatti architettonici, Gangemi Editore, Roma,
De Carlo, G., (1992), Gli spiriti dell'architettura, Ed. Riuniti, Roma,
Aquaculture, and Creating Biotopes in Urban Spaces, in Chelsea Green Publishing Company,
Gabrielli, B., Il recupero della città esistente, Etaslibri, Milano, 1993
Gattuso C., Gattuso P., De Giacomo C., (2012), Per la valorizzazione del centro storico di Cosenza - IIIth Convegno Internazionale AIES - Conference "Diagnosis, Conservation and Valorization of Cultural Heritage, Napoli,
Gattuso C., (2011), Approccio razionale al piano diagnostico - IIth Convegno Internazionale AIES - Diagnosi per la Conservazione e valorizzazione del Patrimonio Culturale - Napoli,
Holzer S., (2012), Desert or Paradise: Renaturing Endangered Landscapes, Integrating Diversified Mc Harg, I.L., (1989), Progettare con la natura, Muzzio Editore, Padova,
Krier, L., (1995), Architettura: scelta o fatalità, Laterza, Roma,
Roditi, G., Verde in città, Guerini, Milano, 1994
Rossi, P., (1987), Modelli di città, Einaudi, Torino,

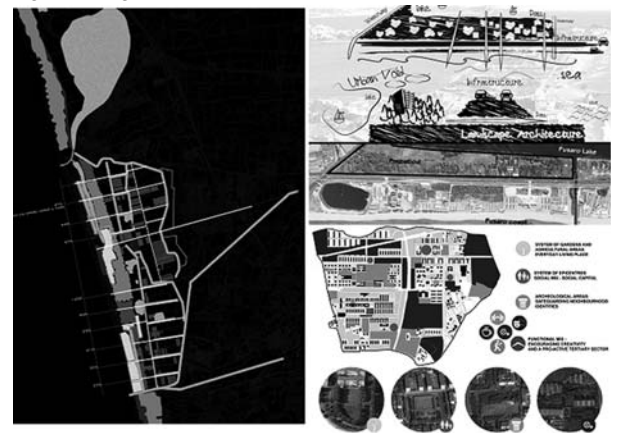
Urban shapes of contemporary society

MARIATERESA GIAMMETTI

Urban shapes
Each urban shape is a social model’s representation. Nevertheless, especially in western capitalist society about shape of extended cities, “a hypothetical idea of an unusual urban shape, as latent as it’s plausible”, there’s a negative judgment, first of all the absence of the proximity worth and of those community worths represented by compact city.
In historic city there’s before "monument", collective memory expression, around which cluster homes, in the extended cities the starting point are the homes, around which remains void, responsible to interpret the space public of a society made by monads.
The need to reinterpret the void has become important also in consolidated city. Often here, the void is still in virtual form: just think of disused industrial buildings, born from the industrial economy crisis. All this concrete need to be scrapped and need not be replaced by new constructions necessarily. In consolidated city the void’s reuse made by the disused buildings’ scraping in an idea born from the new type of the contemporary city, which is polycentric and territorial and in which density and compactness of the consolidated city are no longer a prerequisite.
The deconstruction of the traditional way of inhabiting urban space can lead to deconstruction of a society and economy model made by delirious gaps, looking at reality from a plural point of view, where you don’t need everything to be, but it is enough that everything is in relation with the other.
Despite the decrease in activity and population, the city is still recognized as a privileged and propulsive place for cultural and economic changes.
Nevertheless, especially in western capitalist society about shape of extended cities, “a hypothetical idea of an unusual urban shape, as latent as it’s plausible”[1], there’s a negative judgment, first of all for the absence of the proximity worth and of those community worth represented by compact city.
The deconstruction of the traditional way of inhabiting urban space can lead to deconstruction of a society and economy model made by delirious gaps, looking at reality from a plural point of view, where you don’t need everything to be, but it is enough that everything is in relation with the other.
Despite the decrease in activity and population, the city is still recognized as a privileged and propulsive place for cultural and economic changes.
Today, the city isn’t only the past historic city, nor it’s only the compact city of the Nineteenth and Twentieth century with its great transformations, nor it’s the more recent experiences of the extended city «a hypothetical idea of an unusual urban form, as latent as it is plausible»[2], but it’s a polycentric system that relates and includes all these patterns of cities in large metropolitan regions, where much of the world's population lives, works and moves: eighty percent of the Western population living in large urban regions.
This polycentric system is the diffused city, which is more general idea of sprawl, an urban phenomenon including in the diffused city:« A city’s form that includes within itself the historic city, the modern city and its suburbs, the village, the home country as the" villa ", the small workshop, such as the large factory technologically advanced»[3].
Knowing the research topic’s complexity, it is assumed to border the geographical area of research, to work on the diffused city in the Western Europe. Particularly the research is trying to photograph metropolitan regions belonging to the complex or problematic social contexts in historical geographical contexts and in special landscape value environmental. In the first instance, this investigation has led to investigate the Mediterranean area, in which you compare and sometimes clashing cultures born from the exchange between the peoples of the two shores of the Mediterranean, where cultures, born from the change between the peoples of the two Mediterranean side, comparing and sometimes collide. In the coming years, Mediterranean will be strategic for the Europe, because it could turn in the lake or in the trenches. After research on the Mediterranean areas we propose to investigate and compare the metropolitan regions of Mediterranean area whit those of central and northern Europe.
The research’s target is to speculate a compositional and functional reinterpretation of void, those they’re real and existing in the extended cities, and those they’re virtual or also existing in the consolidated city, to design a watermark structuring the metropolitan regions’ future modification. These wide-area networks’ urban form, formed by small design experiences united by the idea of the void reinterpretation, is an open form waiting to be accepted, shared and transmitted by who will live in those places, to overcome that gap that determines the disconnect between aesthetic perception of its inhabitants and the shape of the contemporary city.
Today we think about the buildings’ life in the consolidated city, sometimes a building can be designed for temporary use, but in most cases, buildings deteriorate, rather than the decay of the structure for the transformation of anthropological conditions, social and urban boundary. By its nature, a building involves a soil, materials and energy consumption, it survives to its creators, to its users, to the historical and social conditions that led to its construction.
The decay of a building is slower than the rate at which contemporary cities evolve, so it can happen that a building, while still enjoying good health, does not satisfy the conditions of necessity required by the city.
The time lag between the social dynamics and the "long time" in the buildings life, implies a reflection

on the theme of "the scrapping built", the selective demolition and recycling of materials resulting from demolition. In recent years, the city has grown enormously and their development scenarios have changed greatly over the years, often running out the urban function of whole parts of city and leaving behind the "remnants" of architecture belonging to obsolete development processes. At this point you may wonder if it is really necessary to retain all or, if not, what we do with what remains.
It is no longer possible to think of the transformation of the city as an additional soil consumption to locate new buildings; the first verification degree is to understand what we actually need new buildings. The consolidated city more than look on its densification, should look carefully at the theme of " decrease", rather than think of the new buildings, should look to the voids recovery. This approach would provide opportunity to rethink the city not as a ensemble of spaces to stuff, but as a system of voids to be obtained from the demolition of abandoned buildings, where the void, as well as being an environmental resource, it could become a productive resource. In fact, it could be argued to contract or to outsource the abandoned buildings' selective demolition and to ask the contractors to exchange waste materials (which may be sold and recycle), with a new maintenance of the soil remained empty. In the voids could be configured basins to collect rainwater, areas for agriculture, areas for renewable energy sources or simply green forest, which, by its nature, requires a very low degree of maintenance, waiting for new variations attributable to it. The void, has become useful, is charged with new meanings that can recognize the community.
In the extended cities the void comes from a process of continuous expansion, made by a fragmentary constellation of settlements made by episodes of dispersion and densification of buildings, where relationships, mobility, mechanisms of development have an inherent need to grow centrifugally, to overcome the limitations of the local consolidated city and extended on a regional scale.
The extended cities' shape is a constellation made by void and built, there are urban renovated areas and marginal situations, dense places and scraps of abandoned space.
Where these constellations fail to form urban shapes compatible with the spatial characteristics of those areas and with the history and the character of those landscape and society, the sense and the meaning of those places is no longer shared by their inhabitants and a negative aesthetic judgment falls on them, as if the Weltanschauung of those societies had been aloof from the patterns of growth of its cities.
The concinnitas , that in beauty classical canons is harmony between the parts of closed scheme, is not applies to the logic of contemporary city growth, which isn't defined in limited parts, but presenting itself as an open system, in which every architecture doesn't responds to choral logic, but it is the image of every single citizen, happy place only for who live there, without any collective sharing of aesthetic judgments and attributions of meaning. The image of the extended cities and of the diffused city is an individual images addition, that sometimes come to describe an urban dimension almost delirious.
If the city is «cosa umana per eccellenza»[4], the extended cities is representation of men and of the social model that produced it, but the inhabitants of this city model refuse to recognize in those spaces the urban effect typical of the historic city. Behind this judgment you can see a historicism idealizing, a nostalgia for the historic city's shapes, in conflict with the criteria of transformation of the contemporary city and in particular of the extended cities.
The cultural disorientation is indicative of the lack of critical tools and generates reluctance to explore wider horizons project. These brief considerations have led us to re-read the settlement structure of the extended cities, to identify issues and to structure possible signs, latent potential that the extended cities' open form can be transformed into a new order and different hierarchies in urban space structure.
«When he thought about what would have been his life, in what form would bent to have, if he ever had one, he had heard something to rebel against itself, as an intolerable imposition. He had had only one desire: to preserve as long as possible, perhaps forever, the freedom of not having any form»[5].
The deconstruction of the agricultural areas in the extended cities, the loss of the sense of the residual voids generated by the fragmentation of the built, they can generate a deconstruction of the widely accepted mode of inhabiting urban space and they generate the deconstruction of a model of society and economy, that often lives delusional disorders, to try to identify new powers of sense, looking at society with a plural view, to search inside the relationship between society, city, territory and environment a new economic and social dimension.
The form of the contemporary city is expression of a economic and social system based entirely on consumerism and on the satisfaction of needs thanks to economic system based only on changes mediated by money.
To this social organization, which is today in economic crisis, corresponds to a specific urban form; this organization is leading to the progressive impoverishment of even those social groups who had chosen to live in city, because there they could have a good standard of living. In the cities, the food supply is organized around large and small supermarket chains, while the water and electricity supply is entrusted to the action of service companies that sell this type of supplies. In this economic and urban system all the commodities necessary to the existence of individuals (food , water and electricity) have to be purchased, then supplied through the exchange of money.
The form of city is designed so as to accommodate and support this economic system, conditioning the lifestyle of its inhabitants so as not to make them self-sufficient, but totally dependent on trade in money,

linking people to purchase goods and services for subsistence. The contemporary city does not offer the possibility to promote food, water and power citizens' self-sufficiency, as it is not architecturally organized and physically equipped with the necessary and comfortable space. Self-sufficiency would ensure more autonomy respect to trade in money and would feel less of the economic crisis. Rethinking the economy from a rethinking of urban form presupposes the possibility of having available space in which to cultivate direct , energy- independent architecture and that it can collect and conserve storm water. If the city is more dense all this becomes more difficult: for example, the inhabitants of an isolated house can prepare their photovoltaic system, their system of rainwater and harvesting their vegetable garden, reducing the costs of managing their lives family. Consider instead the residents of an apartment building, located in a high-density urban area, they have no physical space to achieve the direct cultivation and for them it's much more complex the renewable energy management and the recovery of water, because in the high concentration areas residential the relationship between surfaces destined to this type of activity and number of inhabitants is too unbalanced. Then you need to find places where you can retrieve these imbalances and to organize spaces in which accommodate direct cultivations, basins to collect rainwater, renewable energy sources fields, in direct connection with the domestic distribution networks. The voids, whether they are the residual spaces of the diffused city or potential voids of the built scrapping in the consolidated city, are among the areas most suitable to accommodate this type of activity. The voids can become one of the elements that characterize an idea of the city for which the city cannot be identified only with the density, but the built decrease is a resource to retrieve otherwise inaccessible levels of sustainability in the dense city. Give up densify to have green areas to be allocated to forest, or agriculture, or water basin to be used as water reserves, may offer opportunity to offset the environmental imbalances of a highly urbanized. Most of the city needs to increase its plant cover to solve the problems of water management, pollution control, production and consumption of agricultural products, issues which:
« Will not be the large basins the solution, as they will not be the great forests, but many smaller basins, as well as an extensive network of wooded areas and intelligently designed to ensure compatibility with both the agricultural areas, both with those urbanized. In this context it is redrawing the entire landscape and its architecture, a landscape that comes from a new relationship between population and territory mediated by a new phase of the techniques; constructed like those of the past, and just as beautiful».[6]
While in mechanisms of formation of the compact city seniority is the " monument ", a point of accumulation of the collective memory, around which cakes residential construction, in the polycentric extended city the starting points may be voids, which is responsible to interpret the public space of a society of monads. The residual void is the degree zero of the monument, an expression of a different way of understanding the community, made up of a series of individuality. The voids' network can generate a watermark structuring future modification from elementary parts, formal patterns settlements minutes in large metropolitan regions, places between city and countryside or parts of consolidated city to be scrapped, which together can form geographic networks that may be accepted, shared and transmitted by those who live in those places. If you want to know if the construction of a voids network materializes in the physical representation of architectural elements, the answer is no: the voids network is a device for the generation of the form, an open form that has the task to informing the architecture and landscape of the extended city strategy about the structuring of those places.
The agricultural areas'deconstruction related to the urban sprawl and to the extended city's model may be followed by a deconstruction of the widely accepted mode of inhabiting urban space and with them the deconstruction of a model of society and economy, that lives often delusional disorders, to try to identify new attributions of meaning to reality by placing critical perspective plural and search the relationship between society, city, territory and environment a new harmonic dimension, which does not need everything to be, but it is sufficient for everything both in relation with the other.

Figure 1– Legend

Clockwise, from left to right, there are presented the Licola Giugliano project, the Fusaro area's concept and a functional analysis of Monterusciello areas.

Design experiments

Briefly, it shows three theses, located in Neapolitan area, which study the topics described in the previous paragraph. The first is located in the north area of Naples, between the coast and Licola Giugliano and has been studied also in a PRIN research. The second studying the area between the coast and the Fusaro lake, the third is located in the Monterusciello area. The first project is on north area of Naples, between

the Licola coast and Giugliano, where the city's structure fragmentation results in urban sprawl typical of the boundary areas of large cities. The territorial pattern of Licola have two stories: one is the history of the farms and the gradual fragmentation of agricultural land in the hinterland , which is materialized in the mesh of the crooked country roads near the Via Appia; the other is made by the geometric regularity of the reclamation of the coastal areas. The infrastructure made in recent years, have made a horizontal trend, perpendicular to the coast, from the inside towards the sea. The comparison between the current reading of the territory for horizontal bands, imposed by the network infrastructure, and the historical, characterized instead by a trend for lines parallel to the coast , suggests the possibility of composing a grid made up of lines and transects or by all those signs that have accompanied the transformation of the territory according lines parallel and perpendicular to the coast. The grid is a training device that sorts the territory in its transformations and interprets the themes of development gains. The grid is not a new road layout along which predict the growth of the built environment is not only roads, but also water routes, visual lines, buffer zones, giaciture fields, a complex of instruments through which preserve the vacuum and curb land use.
The second project involves a narrow strip of pine forest interposed between a Fusaro lake and the sea. The area is on the edge between the suburbs and rural areas, including parts of the country through the streets and suburbs of the city, without planning and fragments of any connection with the landscape, but with the potential of re-balancing of environmental or recreational reuse with landscape functions – environmental.
The third project covers a Monterusciello area, that has lost its original agricultural character to host a district intended to accommodate the residents of a neighborhood in north Naples bradiseismic hit by a crisis in 1983. An analysis of a neighborhood characterized by housing diffuse mixed to agricultural land territory is possible to identify the urban voids that represent four possible working area: the recovery of archaeological sites such as grafting of possible new outbreaks of urban memory; efficient use of agricultural areas and the permeability of the gardens of the neighborhood as gathering places that contribute to the formation of social capital; project Areas falling in the plane of alienation promoted by the municipality for the encouragement of cultural activities.

Note
1 Ramazzotti L. (2013) Forme a Venire. La città in estensione nel territorio campano, Gangemi Editore, Roma.
2 Secchi B. (2007), Forme della città, Ferrara.
3 Rossi A. (1966), L'architettura della città Marsilio Editore, Venezia.
4 Di Lascia A. (1995), Passaggio in ombra, Feltrinelli, Milano.
5 Secchi B. (2007), Forme della città, Ferrara.
6 ibid.

Bibliografia
Rossi, A. (2009), " L'architettura della città ", Marsilio Editore, Venezia.
Secchi B. (2007), " Forme della Città ", Ferrara.
Di Lascia A. (1995), " Passaggio in ombra ", Feltrinelli, Milano.
Ramazzotti L. (2013), in " Forme a Venire. La città in estensione nel territorio campano ", a cura di F.Rispoli, Gangemi Editore, Roma.
Koolhaas R., (1978), " Delirius New York ", Electa. Milano

Ri-Comporre frammenti urbani

MARIA ANTONIA GIANNINO

Introduzione
La città contemporanea, appare connotata da un medesimo grado di frammentarietà, esito di razionalità molteplici e legittime ma spesso semplicemente accostate le une alle altre, percorsa da confini tanto invisibili quanto difficili da valicare.
E' come se la città esplodesse sul territorio avvolgendo pezzi di periferia e di campagna in un'unica conurbazione dove parti di città, materiali urbani e forme spaziali appartenenti a diversi tratti della storia si mescolano a materiali, figure, forme e tecniche che preludono ad aspetti del futuro. L'impressione che la città contemporanea trasmette è quella di rifiutare la successione ordinata delle cose, tendendo a configurarsi quasi come una compresenza di paesaggi paralleli emersi non da un'organizzazione di spazi e volumi ma da una raccolta fortuita di frammenti accostati o sovrapposti.
La città attuale presenta infatti numerosi materiali che pur appartenendo a epoche diverse si accumulano sul territorio per sovrapposizione o accostamento dando vita ad un insieme di forme e spazi ed è questa la prima impressione che si ha osservando il paesaggio delle periferie italiane.
Esistono attualmente numerose definizioni che si possono estrapolare dalla città vista, come un territorio sempre più esteso quasi senza confini, definizioni di città legate ai caratteri di frammentarietà, caos, dispersione in contrapposizione alla città vista come un territorio all'interno del quale si individuano degli elementi urbani definiti e controllabili.

Dimensione e qualità della città contemporanea
Estesa, diffusa, dispersa, frammentata, sono solo alcuni degli aggettivi utilizzati per esprimere la dilatazione fisica dello spazio urbanizzato in cui le singole costruzioni sono riconducibili a unità elementari

sparse sul territorio. I numerosi tentativi di decifrare la natura dei recenti fenomeni urbani hanno spesso manifestato una esigenza prioritaria, quella di nominare l'oggetto di studio, di esprimere con termini appropriati la dimensione e la qualità della città contemporanea.
La città assume una configurazione continua, senza inizio né fine, un' identità distesa di edifici in cui si fissano, le consuetudini della vita contemporanea, le richieste di spazi appropriati per la residenza, per la produzione e per il commercio, per il divertimento. Queste infinite unità, il più delle volte semplici e indiscriminatamente separate, riducono la forma urbana a un insieme di "frammenti", piccoli pezzi staccati dall'antico "corpo della città", una moltitudine disordinata di cose rotte non più ricomponibili. Non più la città, quindi, intesa come una forma in sé e per sé conclusa, fatta di strade, di assi, di piazze ma un arcipelago di frammenti che si giustappongono in modo casuale: determinando luoghi di risulta e spazi abbandonati, degradati, spesso dichiarati off-limits che controbilanciano la rigidezza delle maglie urbane consolidate della città.
Rarefatta, puntiforme, se associati alla città, restituiscono con maggior efficacia il rapporto tra le opere costruite e lo spazio: alla ridotta densità degli agglomerati urbani si affianca l'enorme vastità di suolo coinvolto dal processo di urbanizzazione. Alla compattezza originaria dei tessuti edilizi che restituiva omogeneità alle diverse aree urbane all'interno di un'idea di città per parti, si sostituisce la totale disgregazione degli elementi costruiti che, perdendo relazioni reciproche, si manifestano come entità fisiche autonome, occupando in modo estensivo il territorio urbanizzato.
L'isolamento di questi oggetti diradati sul territorio rende residuali vaste aree interstiziali, producendo enormi "spazi vuoti". Il territorio edificato, osservato a grande distanza, appare così come una grande superficie cosparsa da infiniti minuscoli corpi depositati sulla crosta terrestre.
Ordinaria e generica sono termini profondamente distinti che non vanno confusi quando si utilizzano per definire la città contemporanea.
L'ordinario esprime una qualità ed una quantità contenuta nella norma, per cui la costruzione della città ordinaria restituisce consuetudine e regolarità. E' una città comune, fatta di materiali e forme presenti sul mercato, che sono offerti dal mondo contemporaneo e in tal senso diventano consueti.
La "città generica" è invenzione di Rem Koolhaas, è una città ideale che si fonda sulla preventiva cancellazione dell'esistente sottoponendosi essa stessa ad una prevedibile demolizione. La città generica non lascia tracce sul suolo: "atterra" con totale indifferenza e, rifiutando qualsiasi rapporto con il contesto e con la realtà, si manifesta con un carattere di provvisorietà, come un'architettura senza storia e senza identità che rinuncia, già in partenza, a entrare a far parte di un determinato patrimonio culturale. "Tutte le città generiche nascono da una tabula rasa", scrive Koolhaas, "se non c'era nulla, ora ci sono loro, se c'era qualcosa l'hanno rimpiazzato. Devono essere così altrimenti avrebbero un carattere storico".
Registrare le configurazioni spaziali degli insediamenti urbani e attribuire un termine capace di restituire con efficacia la dimensione e la qualità della città contemporanea sono sicuramente operazioni necessarie ma non sufficienti per affrontare il problema della trasformazioni fisica del territorio urbanizzato.

Territori odierni come sistemi inorganici e complessi
Il territorio in cui ci troviamo ad operare oggi, assimilabile ad un sistema inorganico e complesso, è caratterizzato da intrecci continui tra nuclei compatti e insediamenti diffusi con le aree agricole e industriali, mentre i grandi contenitori si attestano a partire dai tracciati delle infrastrutture e dalla presenza di elementi geografici.
In questi scenari che le nostre città ci restituiscono, saltano all'occhio grandi frammenti di suolo naturale i quali non sono più spazi esterni alla città ma ne fan-

Figura 1: Fenomeno di urban sprawl alla fine degli anni 90 (risorsa ITATEN, 1996)

no parte: spazi che in precedenza non erano percepiti quali elementi di valore per il disegno del sistema urbano complessivo ma che oggi rappresentano una risorsa per la città disseminata nel territorio.
Territori che risultano quindi difficilmente intellegibili e quindi progettabili perché privi di una collocazione nel presente ma che invece costituiscono aree con un potenziale enorme all'interno delle dinamiche evolutive della città.
Ignacio de Sola Morales parlerebbe di terreni vacui, luoghi dell'incertezza, spazi di ciò che è possibile ed anche dell'aspettativa. Negli interstizi tra l'infrastruttura e il tessuto urbano, diventa straordinariamente evidente la stratificazione, la sovrapposizione, l'accumulazione dei segni e dei manufatti sulla superficie; la compresenza di diversi tempi e diverse velocità appare in tutta la sua dirompente durezza. Essi sono i luoghi dei conflitti, del perenne squilibrio, della dissonanza stridente, caratterizzati dalla coesistenza dei manufatti eterogenei per dimensione, consistenza, origine, significato.
Nell'osservare il territorio attuale è la periferia a riemergere nei vuoti della città dispersa assumendo il carattere indefinito proprio delle frange urbane e degli interstizi. Il panorama in cui si inseriscono le nuove
espansioni in aree periferiche è un panorama desolante. Si tratta di spazi incerti, senza una identità condivisa; si sviluppano attorno ad uno svincolo, ai lati di un centro commerciale; è una città di salti, senza gerarchie; gruppi di individui che ritrovano calore solo nell'isolamento, dentro le abitazioni; spesso intensi flussi automobilistici percorrono strade deserte; manca un nome per dire cosa sia uno spazio che non è diventato luogo. In queste dimensioni si verifica l'assenza di differenze tra spazi collettivi, spazi pubblici, semipubblici o semi-privati e totalmente privati.
Un frammento urbano, uno strato libero su cui verificare la possibilità di ricomposizione tra elementi, nuclei, sistemi e paesaggio che superi il concetto di periferia all'interno di una rinnovata idea di città che in questi grandi vuoti scopre radici di nuove possibili identità.

Conoscere attraverso il progetto

In che modo è possibile contrastare i processi costruttivi in atto? Quali possono essere le occasioni e le finalità di un nuovo progetto sulla città contemporanea? Per cercare delle risposte a questi interrogativi bisogna verificare l'efficacia degli strumenti di indagine nel riconoscimento delle aree da sottoporre a un progetto di trasformazione/riqualificazione.
Quindi lettura e descrizione possono essere interpretati come strumenti analitici per acquisire elementi e temi propri della struttura urbana mentre il progetto, rielaborando i materiali dell'architettura della città, trasforma gli spazi dando loro riconoscibilità all'interno della struttura urbana. Il ruolo della descrizione diventa quindi quello di creare architettura, tradurre l'esistente e contemporaneamente fornire indicazioni tematiche che introducano principi rivolti alla costruzione di relazioni estese nel tempo e nello spazio.
L'osservazione parte dalla descrizione che presentando in sè criteri e modi di selezione degli elementi, dà un taglio particolare alla lettura fornendo un giudizio strettamente legato all'interpretazione progettuale. La conoscenza di una città non può prescindere da quella del passato ma è la sola proiezione nel futuro, indica Samonà, che consente di descriverla.
Storia come strumento di conoscenza che aiuti a rintracciare tracce e segni che vanno però visti in relazione al sistema di cui fanno parte e non come semplice racconto del loro costituirsi. La lettura storica diviene utile se attraverso la sovrapposizione dei segni antichi a quelli nuovi, riesce a evidenziare la continua trasformazione dei luoghi, restituendo nella forma finale tutta la complessità e lo spessore del trascorrere del tempo. La lettura analitica e il progetto sono quindi due momenti della fase progettuale non consequenziali ma complementari: il progetto come strumento di conoscenza e non come finalità.
Citando Ungers: "L'arte urbana consiste nel trovare i luoghi nel caos della città, nel dare loro un nome e nello sviscerare le loro peculiarità (...) Ciò che si è formato dal caso, dalla costrizione, dalla scarsità viene accettato e messo alla base come uno sfondo. Dagli elementi e dalle componenti preesistenti, dai frammenti e dai brandelli si costruisce e si sviluppa una nuova, diversa struttura urbana, si costruiscono e si sviluppano luoghi e piazze".
Obiettivo è quindi trovare un metodo per leggere, raccogliere e trasmettere i dati in luoghi caratterizzati dalla presenza contemporanea di più sistemi. Avendo constatato la natura discontinua di queste parti di territorio la lettura progettuale si orienterà verso una rappresentazione fatta per strati dove l'astrazione e la selezione di elementi appartenenti a differenti sistemi definiti e autonomi servirà per una interpretazione più chiara in una nuova visione complessiva, quella del progetto. Progetto che tenderà a creare una potenziale trama in grado di riconnettere tra loro spazi privi di qualità, fatta per punti e linee, che ricomponga e metta in relazione gli elementi esistenti dando nuova riconoscibilità a questi luoghi.

Tecniche e strategie di trasformazione del territorio urbanizzato

Oggetti ordinari e straordinari, reti viarie e spazi vuoti, parcellizzazione del suolo, conformazioni geografiche, tutto ciò che appartiene al disegno del territorio urbanizzato, alla sua topografia, partecipa alla costruzione del patrimonio urbano. L'indagine sul patrimonio della città apre la ricerca a nuove sperimentazioni formali attraverso sofisticate modificazione della forma urbana per via di una manipolazione dei legami costitutivi tra i singoli componenti. In architettura la modificazione può agire sul singolo componente introducendo variazioni sul tipo edilizio, ma può anche essere applicata ad un sistema di componenti producendo un'alterazione della struttura morfologica e quindi del disegno urbano. L'azione a scala urbana interviene sul sistema relazionale, sul rapporto tra

le cose nello spazio interstiziale, sulle aree residuali prodotte e abbandonate dalla città contemporanea che avanza sul territorio per semplice addizione di oggetti. Sono queste le occasioni in cui il progetto urbano riscopre la sua efficacia nella trasformazione della città contemporanea, operando prevalentemente a una scala intermedia, tra quella sterminata che rileva la natura polverizzata degli insediamenti e quella esageratamente ridotta che si sofferma sull'aspetto delle singole costruzioni. La modificazione estesa alle nuove trasformazioni urbane, opera una riscrittura del territorio urbanizzato mettendo a punto strategie operative. Una prima modalità di intervento è quella della strategia indiretta mettendo in moto processi di rinnovo attraverso l'aumento del valore di posizione degli insediamenti limitrofi agli interventi. Spagna e Danimarca hanno adottato questa strategia che è anche attuata in altri paesi. Una seconda modalità è costituita dalla strategia sociale. In questo caso vengono messi in moto processi di riqualificazione nei luoghi in cui sono stati creati stati di degrado tali da indurre pressioni sociali molto forti o stati di tensione che possono compromettere l'ordine pubblico. Agisce prevalentemente mediante meccanismi indiretti di incentivazione sociale e finanziaria prima di intervenire direttamente sul piano tecnico. E' una strategia tipica dei grandi operatori pubblici nelle estese periferie urbane, dove il degrado è fortemente accelerato dalla crisi economica e dalla forte immigrazione (Lione, Parigi, Amsterdam).La strategia tecnica è assunta invece come riferimento laddove il problema del disagio sociale non è avvertito che a livello di immagine degli insediamenti o quando si forma la richiesta di adeguamenti di tipo funzionale, energetico, tecnico, ambientale. Si tratta di una strategia adottata quasi ovunque, che non richiede un apparato organizzativo strumentale e procedurale particolare.
Se da un lato occorre riconoscere come la specificità del progetto di architettura in Italia è proprio quella di confrontarsi con un contesto di cui occorre conservare i significati radicati nell'esistente, dall'altro si deve anche riconoscere che sarebbe anacronistico "ingessare" il costruito impedendo gli adattamenti alle nuove modalità d'uso.

Possibili tipologie di intervento

Oggi più che mai è necessario intervenire sull'esistente attraverso il progetto architettonico e urbano per attuare interventi specifici e puntuali attraverso addizioni e sottrazioni sull'esistente. Proprio a partire dalle semplici azioni di addizione e sottrazione si cerca di elaborare interventi di rigenerazione dello spazio edificato, da individuare nelle operazioni di stratificazione, densificazione, rarefazione.
C'è da dire che il metodo della sovrapposizione interessa prevalentemente l'aspetto compositivo nel processo progettuale. Cioè utilizza gli elementi della lettura (tracce, segni orientamenti ...) sovrapponendoli per creare un sistema complesso, come un meccanismo complesso la cui forma è in grado di riprodurre il carattere frammentario e dinamico della città contemporanea.
In questo quadro il processo di sovrapposizione strati successivi attraverso processi di scomposizione in sistemi da luogo all'immagine della città e predispone i materiali, gli elementi, le forme e gli spazi con cui il progetto deve dialogare tra memoria e contemporaneità alla ricerca dell'identità dei luoghi ora semplicemente "oscurata", ora invece fattasi assente.
Una sovrapposizione di elementi e di livelli che non sempre sembrano dialogare tra loro.
La ricerca indaga, in definitiva, intorno alla possibilità di pensare come attraverso sovrapposizioni, innesti, modificazioni, sia possibile trasformare l'aspetto strutturale di città e parti di città.

Conclusioni

Analizzare i territori attuali, individuare al loro interno temi urbani e indicare orientamenti per la propria trasformazione appartiene ai modi propri del progetto urbano (progetto urbano come misura della trasformabilità). Quindi lettura e descrizione possono essere interpretati come strumenti analitici, temi propri della struttura urbana mentre il progetto trasforma gli spazi dando loro riconoscibilità all'interno della struttura urbana.
La ricerca tenta di fornire indicazioni progettuali, una sorta di orientamento strategico che utilizza le azioni per prefigurare una tipologia di intervento. Restano indefinite le scelte formali che possono essere progettate, scelte e valutate in un secondo momento.

Bibliografia

C. Bianchetti, Abitare la città contemporanea, Skira, Milano 2003
G. Barbieri, Configurazione della città diffusa, in AA.VV., Le forme del territorio italiano I. Temi e immagini del mutamento II. Ambienti insediativi e contesti locali, Bari 1996
M. Gausa, V. Guallart, W. Müller, F. Soriano, F. Porras, J. Morales, The metapolis dictionary of advanced architecture.City, technology, society in the information age, Actar, Barcelona, 2003
Manuel Gausa, " Dispositivi geourbani" , in Area n.79 , Milano 2005
P. Gregory, Territori della complessità. New scapes, testo e immagine, Torino 2003
A. Santacroce, Fenomenologia degli insediamenti urbani in Italia, Unità di Ricerca nell'ambito del Dottorato in Composizione Architettonica Ciclo XV, XVI e XVII, Napoli 2003
B. Secchi, Un progetto per l'urbanistica, Einaudi, Torino 1998
Stalker, Attraverso i Territori attuali, J.M. Place 2000
O.M. Ungers, S. Vieths, La città dialettica, Skira editore, Milano 1997
P. Viganò, La città elementare, Skira editore, Milano 1999

Torino. Nuove geografie dello spazio pubblico religioso

AGIM KERCUKU

[...] il nous semble en effet que l'espace public consiste à la fois une entrée pertinente pour aborder l'étude des trasfromation induites par les religions associèes aux nouveaux flux migratoires dans les paysages urbains, et un enjeu majeur dans la mise en place de nouvelles formes de gestion urbaine de la diversitè[1]
6

“Se lo spazio pubblico perde la dimensione complessiva e generale, non può per questo dirsi liquidato”[2]. In riferimento a questa angolazione è interessante continuare ad osservare lo spazio pubblico per cogliere le trasformazione della città contemporanea.
Lo studio dello spazio religioso è un campo di studi molto ampio che in genere è utilizzato, cosi come fanno gli autori citati[3], per studiare i caratteri multiculturalisti nella città contemporanea. La prospettiva che io intendo seguire è in parte diversa. Vuole semplicemente mettere al centro la costruzione di una forma dello spazio pubblico, che è una forma particolare, quella dello spazio religioso. Uno spazio che a un'osservazione attenta pare assai più articolato e conflittuale di quanto generalmente non si intende. Per fare questo mi occupo di Torino che da questo punto di vista è una città che ha dei tratti specifici. Lo scenario di Torino è caratterizzato da una vitalità di pratiche religiose e qualche volta da una competizione e rivendicazione di spazio adeguato. Una città nella quelle molte popolazioni convivono in seguito ai forti processi di emigrazione degli ultimi anni e che hanno generato un cambiamento nella natura dei luoghi e delle pratiche di culto riscrivendo alcune parti di territorio molto celebri e indagati. Questa compresenza di popolazioni diverse genera anche la compresenza di luoghi di culto tra loro molto diversi e diverse relazioni reciproche nella parte di città in cui esse insistono, talvolta queste relazioni continuano fino giungere ai luoghi di origine.

Un'osservazione attenta degli spazi pubblici religiosi a Torino, in primo luogo mi permette di definire e comprendere meglio dei luoghi, le relazioni tra i luoghi, le relazioni con l'urbano e con il territorio circostante. In secondo luogo uno studio empirico a tappetto, un rilievo puntuale sulla città ha permesso di costruire alcune mappe che mostrano l'importanza e il peso di questo fenomeno e la sua distribuzione nella città secondo delle logiche proprie (figura 1). Successivamente questo ha permesso di costruire un ragionamento su quattro piani che mostrano il diverso carattere di alcuni luoghi, che si costruiscono a partire dalle pratiche religiose e che costruiscono gli spazi pubblici nella città di Torino. Questi quattro piani sono indicati con le nozioni di prossimità, visibilità, dimensione e multifunzionalità.

La prossimità
La mappa mostra come per ogni religione si danno delle relazioni che hanno a che fare con la prossimità. Una prossimità tra luoghi di culto e comunità. Queste relazioni si danno entro due estremi, in cui il primo è dato dal classico modello dalla parrocchia che si distribuisce su tutto il territorio in modo capillare entro una logica molto chiara di supporto alla comunità e il secondo è dato dalla religione ortodossa che invece scinde il legame di vicinanza con la comunità e si stabilisce in luoghi meno centrali ma facilmente raggiungibili anche dai fedeli che abitano fuori la città.

La visibilità dei luoghi di culto
Se si assume che lo spazio religioso sia una forma particolare dello spazio pubblico si coglie subito una sorta di paradosso, di contradizione. Lo spazio pubblico è uno spazio nel quale ci si rende visibile a tutti[4] . Molti luoghi di culto mostrano come questo modello può generare i conflitti o una sorta di protezione. La diversa visibilità cui si fa fronte a volte con una celebrazione dei luoghi, come ovviamente quelli cattolici, a volte si danno entro una dinamica di sicurezza come la sinagoga, che congela tutto lo spazio che lo circonda. I luoghi di culto islamici non hanno un'apparente visibilità ma segnalano la loro presenza nel territorio grazie a una seria di attività commerciali. Le nuove comunità religiose che si sono insediate in città non sono facilmente visibili perché spesso occupano spazi di chiese sconsacrate. Per certe comunità religiose invece non c'è nessun desiderio di visibilità, anzi molte dei loro luoghi di culto passano inosservati.

Dimensione
La forte diversificazione dei paesi di origini di popolazioni immigrate coincide con un moltiplicarsi dei tipi di culto e dei modi di iscriversi nello spazio pubblico, quindi anche nelle dimensioni e nell'architettura. Da un lato le grandi chiese delle comunità più numerose oppure di comunità ricche che possono permettersi gradi edifici. Dall'altro lato alcuni luoghi di culto arrivano a insinuarsi all'interno degli alloggi del patrimonio privato, vengono colonizzati gli spazi interstiziali e residenziali della città, dove sempre più spesso una stanza di un appartamento accoglie riti e cerimonie o un garage non più utilizzato viene acquistato e trasformato in una sala di preghiera.

Multifunzionalità
La costruzione dei nuovi luoghi di culto spesso è accompagnata dalla costruzione di più funzioni ad esso connesse. Le parrocchie accolgono i fedeli non solo per le adunanze ma offrono attività per il tempo libero. Molti luoghi di culto sono attrezzati con bar, sale incontri, spazi educativi, servizi per il loisir, mense, luoghi di accoglienza etc. In molti casi alcuni luoghi di culto sono delle scatole bianche, dove con diverse tempistiche più credi religiosi occupano lo spazio. Negli ultimi anni molte chiese cattoliche in determinati giorni e orari sono esclusivamente dedicate ad alcune minoranze.

Figura 1– Torino, la mappa fotografa la distribuzione dei luoghi di culto nel territorio (sinistra) e successivamente isola nella città la distribuzione di ciascun credo religioso (destra)

Note

1 A. Germain, L. Liégeois, H. Hoernig, L'espace public à l'épreuve des religions: des payesages pluriels à négocier. In A. Da Cunha, L. Matthey, La ville et l'urbain: des savoirs émergents, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2007, p. 321.

2 C. Bianchetti, Spazio pubblico in Territories in crisis, Norme, diritti e valori, http://territoridellacondivisione. wordpress.com, pp. 17

3 Gli autori citati nel colophon hanno in mentre il problema di come si compongono e come si gestiscono dal punto di vista dell'azione pubblica popolazioni diverse. Individuano come uscita del loro ragionamento la multiculturalità e la guardano attraverso lo spazio religioso.

4 H. Arendt, Vita Activa, La condizione umana, Bompiani, Bergamo 2014 (1958)

Bibliografia

C. Bianchetti, Spazio pubblico in Territories in crisis, Norme, diritti e valori, http://territoridellacondivisione. wordpress.com, pp. 17

F. Chiodelli, La spazialità islamica nelle città italiane: rilevanza, caratteristiche ed evoluzione, CSSI urban Studies / working papers 2014

I. Becci, M. Burchardt, J. Casanova, Topographies of Faith: Religion In Urban Spaces, Brill, Boston, 2013

A. Crompton, The architecture of multifaith space: God leaves the building, in The Journal of Architecture, Vol 18, N. 4 pp. (474- 496), 2013

C. Bianchetti, "Un Pubblico minore", in Crios, n.1, 2011

A. Duscha, Place of Worship, Metroverlag, Berlin, 2011

A. Da Cunha, L. Matthey, La ville et l'urbain: des savoirs émergents, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2007

Public Drosscape
Nuove forme dello spazio pubblico dal riciclo dei telai territoriali[1]

MASSIMO LANZI

Una Nuova urbanità

L'accelerazione indotta alla città dagli esiti della perdurante crisi economica e dagli effetti del deficit ecologico e dei cambiamenti climatici, ha modificato a tal punto priorità e pratiche spaziali da poter riconoscere una nuova urbanità non assorbibile nelle tradizionali sedimentazioni storiche o nelle coerenze fisiche e sociali. Il quadro che ne emerge rimanda ad un territorio composto da macchie urbane e da reti lubrificanti di flussi che le tengono insieme, mentre nel mezzo si stende uno spazio di percolazione danneggiato e indecifrabile, imbrigliato dalle reti infrastrutturali e abbandonato dal progetto, che si trasforma inesorabilmente in un territorio dello scarto dove si manifestano condizioni evidenti di compromissione ambientale e di ingiustizia spaziale (Secchi 2014).
Nella pratica del territorio contemporaneo, infatti, la perdita dell'immaginario del limite e il conseguente indebolimento del senso di sicurezza e di appartenenza hanno determinato fenomeni di introversione e ripiegamento verso una nuova omogeneità -spaziale e sociale- ostile alle differenze. Lo spazio collettivo si è riversato in spazi di natura privata dove le recinzioni segnano, più che limiti di proprietà, veri e propri confini tra mondi irriducibili, mentre le periferie si configurano, ancor più che in passato, come dispositivi spaziali di distinzione e di allontanamento. Marginali e scarsamente accessibili rispetto ai flussi dominanti, esse sono escluse da una qualunque prospettiva di trasformazione e sviluppo e costruiscono, attraverso la negazione della prossimità, della comunicazione e della connessione, una nuova condizione di povertà che diventa inesorabilmente invisibilità.
Appare dunque evidente come l'urbanistica sia nuovamente chiamata a confrontarsi con la sfida dello spazio pubblico, cercando di realizzare un'integrazione, troppo spesso solo annunciata, tra progettazione dello spazio, forme di partecipazione e politiche sociali e di servizio al cittadino.

Spazio e Pubblico

Nonostante l'inadeguatezza delle infrastrutture (esasperata dall'incessante richiesta di mobilità), l'esiguità dei servizi (la cui realizzazione appare spesso non sostenibile a causa della frammentazione degli attori) e la sostanziale introversione degli spazi e degli usi, la sinestesia delle pratiche contemporanee (Pasqui 2008) ci permette di riconoscere nello spazio della vita in pubblico il materiale urbano che gode ancora oggi del maggior potenziale di redistribuzione del capitale spaziale, pur soffrendo le maggiori difficoltà in relazione all'evolvere delle contemporanee dinamiche urbane.
Si avvertono quindi la necessità e l'urgenza di un progetto di ricomposizione degli spazi e delle attività rispetto ad un troppo trascurato progetto dell'ordinario e degli spazi possibili della vita in pubblico. Detto in altri termini l'urbanistica e il progetto dovrebbero occuparsi più intensamente di quei caratteri dello spazio urbano contemporaneo in grado di garantire maggiore benessere collettivo e una nuova attenzione alle concrete possibilità delle persone di condurre una vita all'insegna della salubrità, della sicurezza e del comfort.
Ma, come osservato da Secchi, "...lo spazio, grande prodotto sociale costruito e modellato nel tempo, non è infinitamente malleabile, non è infinitamente disponibile ai cambiamenti dell'economia, delle istituzioni e della politica. Non solo perché vi frappone la resistenza della propria inerzia, ma anche perché in qualche misura costituisce la traiettoria lungo la quale quegli stessi cambiamenti possono avvenire ..." (Secchi 2014) Il futuro assetto della città dipenderà quindi dalla capacità del progetto di dialogare con tutte quelle riserve di territorio che nell'esperienza quotidiana si percepiscono come aree deboli -spazi dell'omissione, assenze nel costruito, riserve di naturalità- ma che acquistano nuovi significati in relazione alla loro capacità di assecondare l'identità mutevole dei luoghi (Marini 2014) e di aprire interessanti prospettive sulla rappresentazione di una inversione di senso tra i pieni e i vuoti della città (Viganò 2000).
Al di là dei diversi racconti sulla forma urbana contemporanea, infatti, i vuoti costituiscono il vero tessuto connettivo della città diffusa. Una porosità negata e inedita che non si limita a cingere gli oggetti ma penetra nelle conurbazioni, le frammenta e determina, alla grande scala, un unicum al cui interno convivono spazialità complesse (fasci infrastrutturali, parcheggi, aree verdi, spazi di risulta, lotti in attesa di edificazione, aree agricole abbandonate...). La genesi di questi spazi è generalmente involontaria, legata com'è all'assenza del progetto e agli scarti di una progettazione poco attenta, e va a comporre un palinsesto di scarti e rifiuti dell'urbanizzazione orizzontale che ha assunto nel tempo differenti nomi (terrain vague, shrinkage,...) e che oggi chiamiamo drosscape (Berger 2006): "...a term created to describe a design pedagogy that emphasize the productive integration and reuse of waste landscape trought the urban world...The term Drosscape implies that dross, or waste, is scaped, or resurfaced and reprogrammed by human intention...".
Questi paesaggi dello scarto, della dismissione e dell'abbandono lasciati indietro dallo sviluppo, funzionali ai processi metabolici di crescita urbana, ma ormai giunti alla fine del loro ciclo di vita e privi di destinazione fanno parte di quella massa filtrante della quale, per lungo tempo, l'urbanistica non si è occupata a sufficienza, considerandola un aspetto minore che poteva trovare risposta entro i tradiziona-

li sistemi di reti gerarchizzate. Oggi invece i drosscape sono la materia grezza della città contemporanea al tempo della crisi, una sfida per i progettisti che non devono cercare un'urbanizzazione che non produca scarti, ma piuttosto integrare gli inevitabili scarti in una più flessibile strategia di progetto. Il futuro di questi territori di latenza, sempre in attesa di un ruolo preciso, è quello di costruire una nuova stratigrafia del welfare dove, accanto alle attrezzature e ai servizi tradizionalmente intesi possiamo individuare processi di ri-articolazione, ri-appropriazione e ri-significazione che alludono ad un diverso funzionamento del territorio.

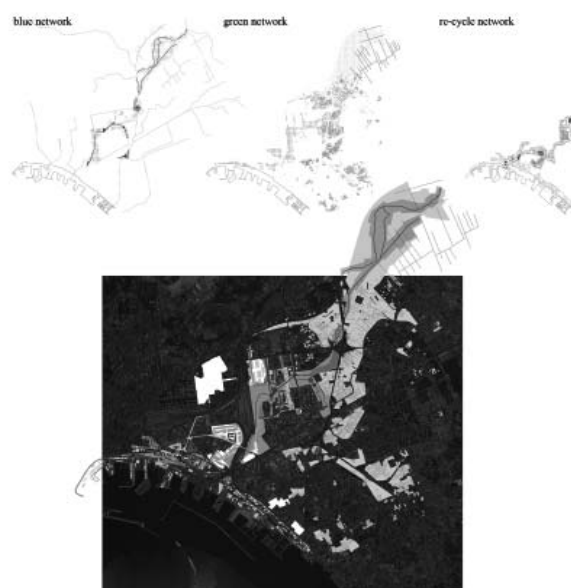
Paesaggio e network territoriali

L'idea di una città dello scartato non deve però riportarci alla retorica dei vuoti da riempire e delle rovine da recupere che ha caratterizzato la stagione della prima dismissione industriale. Infatti, se oggi riconosciamo la città come risorsa rinnovabile (Viganò 2013) e come deposito di molteplici cicli di vita è perché le nuove condizioni di contesto ci offrono una situazione molto più frammentata e indefinita rispetto al passato, nella quale la mancata gestione dei drosscape, della loro suscettività alla trasformazione, della loro dissipazione, il loro evolvere a contatto con altri sistemi può innescare la diffusione di processi potenzialmente distruttivi e imprevedibili.
Il riciclo diviene così la principale strategia che ci permette di attraversare scale e temi della questione urbana contemporanea: la crisi ambientale e i sempre più frequenti fenomeni estremi, la nuova divaricazione tra ricchi e poveri e la mobilità negata che disegna nuove esclusioni
Un'immagine concettuale che intende l'uso dell'esistente in una prospettiva progettuale e di attualizzazione, vale a dire di evoluzione.
C'è in questo mutamento di rotta rispetto al passato un tema di re-invenzione: il territorio viene ri-scritto, ma senza intenti di redenzione, piuttosto con la volontà di costruire una narrazione che non si legittimi esclusivamente rispetto alle tracce e alle potenzialità del passato, ma sia in grado di produrre nuove visioni utilizzando un linguaggio contemporaneo. Per fare questo dobbiamo guadare non solo ad una interdisciplinarietà più ricca rispetto al passato, ma soprattutto alle aree di sovrapposizione con le discipline del paesaggio e delle scienze della terra, che ci offrono uno sguardo attento ad un uso più consapevole delle risorse (aria, acqua e suolo) e alle loro potenzialità di fruizione, senza la paura di sovrascrivere per riordinare e senza nostalgiche visioni unitarie alla New Urbanism.
In particolare i grandi telai territoriali (ambientali e infrastrutturali) si caratterizzano come i dispositivi cardine di questa strategia di riciclo, in grado come sono di costruire un'infrastruttura territoriale dello spazio pubblico che, sul modello dei Continous Productive Urban Landscapes (Viljoen 2006), attraversi l'ambiente urbano costruito e metta in connessione le diverse tipologie di spazio aperto. Non si tratta di ricostruire i limiti della città o di ristabilire una sorta di gerarchia tra città e campagna, ma piuttosto di produrre nuove interpretazioni riconoscendo l'inerzia di questi dispositivi attraverso i quali si sono dati storicamente forma pratiche e flussi e che, nonostante i processi di frammentazione e di destrutturazione, permangono, magari sfocati e invisibili, e hanno la forza di contestualizzare sistemi di segni e di condensare spazi a pratiche attorno ai quali costruire una nuova generazione di spazi del welfare.
Attraverso i network territoriali lo spazio aperto diventa materiale prioritario del progetto che prendono forma nel riciclo dei tessuti edilizi e delle loro pertinenze, nella bonifica dei siti inquinati, nell'intersezione con le questioni energetiche, nella produzione di nuovo suolo dai siti abbandonati e nel cambiamento dei modi e delle forme della mobilità e dell'accessibilità. In sintesi nella fruizione del territorio come bene comune da salvaguardare come produttore di benessere collettivo e nella predilezione per lo spazio delle relazioni e per tutti quei luoghi di transizione (i limiti, i confini, i margini) dove ambiti spaziali diversi si incontrano, è nei quali si costruisce una ricchissima potenzialità di qualità urbana

Napoli est

La necessità di riciclare un territorio ci porta necessariamente ad interrogarci su quali siano le domande collegate alla sua riattivazione, per fare in modo che i drosscape non si riducano ad un mero problema tecnico. Per fare questo è necessario riportare nei nostri ragionamenti un'idea chiara di città futura come esito "dell'interazione tra drosscape/cicli di vita e luoghi/usi/flussi/domande dei contesti paesaggistici con cui interagiscono riguardati anche nella loro dinamica storica di lungo periodo" (Gasparrini, 2011).
In questo senso l'area Orientale di Napoli si rivela un ambito di straordinario interesse. La compresenza di territori in trasformazione e di spazi in attesa di progettazione, di suoli ed acque inquinati, di aree interstiziali e di recinti produttivi, di impianti tecnologici e di fenomeni di diffusione insediativa non controllata né pianificata, è l'esempio palese di come i drosscape possano essere territori di accumulazione di aspettativa allo stesso tempo: spazi di ciò che è possibile e di ciò che attende di essere riportato in luce.
Se da un lato è calzante l'immagine del labirinto nel quale si accumulano recinti e aree interdette, dall'altro l'area Orientale si offre come una pausa strutturante all'interno della diffusione metropolitana, nella quale confluiscono le giaciture di differenti sistemi territoriali e urbani e sulla quale è possibile costruire una strategia di riciclo capace di tenere insieme l'evoluzione dei diversi tasselli (sulla base delle previsioni di Piano e delle progettualità in atto) e una visione complessiva dell'utilizzo di questi spazi in una logica di costruzione di una nuova città pubblica.
Nell'area Orientale di Napoli il processo di dismissione appare senza dubbio avanzato. I cicli di vita sono da tempo esauriti o in via di esaurimento e la possibilità di utilizzare da subito queste aree residuali, pur

facendo i conti con la compromissione ambientale ereditata dal recente passato industriale, permette di confrontarsi con pratiche, flussi, e modi di abitare e curare i territori contemporanei inediti e non ancora esplorati. Il progetto di riciclo prende quindi le mosse dall'accettazione delle condizioni attuali e delle dinamiche ad esse legate e si baserà su di una visione d'assieme definita in modo strutturale nelle sue finalità e nei suoi obiettivi prestazionali e in maniera dinamica ed evolutiva nei suoi assetti formali: un processo di lungo termine da attuarsi in maniera incrementale, superando le retoriche della frammentazione e della fine dello spazio pubblico e dando forma e struttura ad un sistema riconoscibile di spazi possibili del welfare come elemento di misura e di orientamento nel territorio.
Da un lato una visione strategica alla scala della città e del territorio scandita da azioni strutturanti prioritarie-nelle quali convergono obiettivi di messa in sicurezza e di cura del territorio e delle dinamiche naturali ed ecologiche- promosse da soggetti pubblici e finanziabili in tempi certi. Dall'altro lato azioni puntuali, diffuse e alternative, promosse da una molteplicità di attori, da innescare nel tempo all'interno della visione generale alla ricerca di nuove condizioni di benessere per la città contemporanea e i suoi abitanti.
In questa prospettiva il progetto si articola in tre telai ad un tempo spaziali e temporali:
il primo telaio (blue network: il sistema della rete idrografica superficiale e profonda), è finalizzato alla costruzione di una contemporanea macchina della bonifica idraulica che, attraverso la rifunzionalizzazione dei canali e delle vasche di raccolta e assorbimento ancora esistenti e la realizzazione di aree umide di depurazione, regimenti le acque superficiali e profonde e gestisca l'abbassamento del livello di falda e i fenomeni di riemersione limitando il contatto tra la superficie di falda e i suoli inquinati dell'area;
il secondo telaio (green network: il sistema degli spazi aperti urbani e della naturalità) ha come obiettivo la costruzione di un mosaico complesso di spazi aperti a partire dalle frange agricole periurbane lungo la direttrice monte-mare. Agli spazi aperti tradizionali, legati alla presenza di attrezzature e di luoghi di uso collettivo, si aggiunge una rete di spazi, per certi versi più tecnici -come quelli legati alle macchine idrauliche o ai cicli di produzione di fonti energetiche rinnovabili-, che rendono più denso e vitale il mix funzionale e paesaggistico ampliando il significato di spazio pubblico legato alla produzione di pubblico benessere;
il terzo telaio (Re-cycle network: la rete degli interventi puntuali di trasformazione) a differenza dei precedenti, che ripropongono e aggiornano telai territoriali di tipo tradizionale, fa riferimento al tema della riappropriazione dell'area Orientale da parte della città e della sua trasformazione attraverso la creazione di nuovi cicli di vita. Compongono questo telaio gli interventi di riciclo puntuale di aree e manufatti abbandonati/dismessi/sottoutilizzati al fine di costruire una rete di spazi e attrezzature pubbliche e di uso pubblico che consenta anche di recuperare un rapporto col mare oggi negato.
Come è evidente i tre network non sono tre mondi distinti e indipendenti ma sono fortemente intrecciati e correlati. La macchina idraulica ibrida, il progetto che più degli altri caratterizza il riciclo dell'area Orientale, attraversa il suolo in verticale ed in orizzontale, con parti affioranti che intercettano e interagiscono con la rete degli spazi aperti e delle nuove attrezzature e parti che lavorano nel sottosuolo propagando i benefici indotti nelle zone contigue. Spazi aperti e interventi puntuali di riciclo, invece, ricostruiscono un sistema completo, multiscalare e semplificato, non solo orientabile in senso qualitativo mediante un ordine strategico flessibile, ma anche infiltrante, concepito attraverso la sovrapposizione e l'integrazione, includendo caratteri come la complessità e l'ibridazione.
Si prefigura così una nuova idea di luogo, non come frammento evocativo di un tutto coerente, ma come elemento autonomo all'interno di un ventaglio contestuale, un patchwork strategico, eterogeneo, stratificato. Una città come luogo dei luoghi che recupera la sensibilità topologica e il valore intrinseco del suolo non come frammento o riserva bucolica, ma come elemento strutturante.

Figura 1 - i telai territoriali nell'area orientale di Napoli

Conclusioni

Le questioni qui presentate e discusse, con l'obiettivo di contribuire al dibattito sulla nuove forme della città pubblica, interrogano l'urbanistica suggerendo temi di ricerca e forme di azione:
• ci invitano a riconoscere l'importanza del vasto deposito di drosscape che caratterizza il paesaggio urbano contemporaneo, dello spazio che li connette e delle pratiche che vi si svolgono come opportunità di realizzazione degli spazi de welfare;
• ci invitano a riconoscere che il progetto degli spazi

del welfare contemporanei non è una questione settoriale, ma integra diverse forme di azione, tradizionalmente articolati in settori e competenze, intorno a temi molto diversi dal passato in termini di scale e di materiali coinvolti;
• ci invitano a tentare lo spazio urbano attraverso il progetto, attraverso la messa in relazione dei soggetti con gli usi e le pratiche e di queste con la città e il territorio.

Bibliografia

Berger A. (2006), Drosscape. Wasting land in urban America, Princeton Architectural Press, New York
De Bocchi, R. (2013), "Dal riuso al riciclo. Strategie architettonico urbane per la città in tempo di crisi" in Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e paesaggio (3), Aracne editrice, Roma
Corboz A. (1985), "Il territorio come palinsesto" in Casabella, 516
Corboz, A. (1994), "L'ipercittà" in Urbanistica 103
Di Martino D. (2013), Ecologie dell'inquinamento. Progetto di territorio attraverso la bonifica, Università degli studi di Napoli, Dottorato in Progettazione Urbana e Urbanistica, XXV ciclo
Fabian L., Giannotti E., Vigano P. eds. (2012), Recycling City. Lifecycles, Embodied Energy, Inclusion., Giavedoni editore, Pordenone
Gasparrini C.(2009), "Nuovi racconti della città contemporanea" in Urbanistica 140
Gasparrini, C. (2011) "Città da riconoscere e reti ecopaesaggistiche" in PPC 25-26
Indovina, F. (2009), Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano, Franco Angeli, Milano
Koolhass R. (2006), "La città generica" in Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano, Quodlibet, Macerata
Lanzani A. (2003), I paesaggi italiani, Meltemi, Roma
Lucci R., Russo M. eds. (2012), Napoli verso oriente, Clean edizioni, Napoli
Lynch, K. (1990), Wasting away, Sierra Club Books, San Francisco,
Marini S. (2014), Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto, Quodlibet. Macerata
Officina Welfare Space (2011), Spazi del welfare. Esperienze Luoghi Pratiche, Quadlibet, Macerata
Pasqui G. (2008), Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano
Pavia R. (2002), Babele, Meltemi, Roma
Secchi B. (2000), Prima lezione di urbanistica, Laterza, Bari
Secchi B., Viganò P.(2011), La ville poreuse – Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto, MetisPresses, Genève
Secchi B. (2014), La città dei ricchi e dei poveri, Laterza, Bari
Sola-Morales I.(1995), "Terrain Vague" in Anyplace, Cambridge, MA. MIT Press
Vazzoler N.(2010), "Nuovi spazi pubblici? Forme e usi dei luoghi del pubblico nella città contemporanea" in Atti della XIII Conferenza Società Italiana degli Urbanisti Città e crisi globale: clima, sviluppo e convivenza, Roma, 25-27 febbraio 2010, Planum – The European Journal of Planning on-line
Viganò P. (2000), La città elementare, Skira, Milano
Viganò P. (2013), "Cicli di vita, energia, riciclo" in Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e paesaggio (3), Aracne editrice, Roma
Viljoen A. (2006), CPULs-Continuous Productive Urban Landsdcapes. Designing Urban Agriculture for Sustainable Cities, Princeton Architectural Press, New York
Waldheim, C. ed. (2006), The Landcape Urbanism Reader, Princeton Architectural Press, New York

Piccoli spazi e piccoli cittadini. Il paesaggio come terzo educatore| Small spaces and young citizens. The landscape as third "bring-up landscape"

CHIARA LANZONI

I bambini e la città pubblica. Una possibile introduzione

Un piccolo luogo, un piccolo utente. Spazio che non è mai dato neutro ma veicolo di messaggi e relazioni. Spazio che viene "educato" dal progettista e allo stesso tempo può costituirsi "educatore", luogo di vita e di cultura, non solo per i più piccoli. Il contributo propone alcune riflessioni sul tema, già considerato in campo pedagogico ma poco esplorato nell'architettura del paesaggio, dai Junk Playgrounds di Carl Theodor Sørensen alle più recenti ricerche pedagogiche e culturali per l'infanzia. È possibile pensare al paesaggio urbano come terzo educatore, come uno strumento attraverso il quale promuovere la comprensione del luogo in cui viviamo e dei valori di cui è portatore? Può esso incentivare la costruzione di una partecipazione attiva e costruttiva alla vita della propria comunità?
La confidenza dei bambini nei confronti della natura (intesa anche come natura dei luoghi) può, contestualmente alla crescita personale, sociale e alla costruzione dell'identità dei soggetti, sviluppare una diversa percezione del paesaggio orientata alla produzione di nuovi significati.
Nel giardino, nel parco, negli spazi urbani, i bambini "frugano" il paesaggio, osservando minuscoli dettagli: superfici, colori, luci, ombre, materiali. Quel paesaggio quotidiano che per un adulto può apparire ordi-

nario agli occhi dei bambini diviene straordinario. Non vi sono dubbi sul fatto che oggi esso sia al centro dell'interesse di numerose discipline e che questo sia espressione di un sentire comune diffuso, di quella domanda sociale di paesaggio che negli ultimi anni molti autori hanno evidenziato. Una domanda che può essere letta come una ricerca d'identità e senso dei luoghi, che investe i rapporti tra società e territorio e il modo in cui è possibile ridisegnarli (Gambino, 2003).

Questa domanda di senso che il paesaggio attiva, il suo essere un contesto elettivo per la costruzione dell'identità, "che provoca processi di interpretazione e di elaborazione simbolica, di trasformazione e di cura, definiscono il paesaggio ad un tempo come un pre-testo che attende interpretazione e un con-testo che, nel farsi, contribuisce a costruire l'identità personale e comunitaria" (Orlandini, 2007).
Numerose sono le suggestioni sulla città pubblica che raccolgono l'eredità politica e culturale di chi in passato ha esplorato la relazione tra i bambini e l'ambiente urbano. Il collegamento reciproco tra i due poli della questione suggerisce una prospettiva ricca di potenzialità considerando il paesaggio come soggetto educatore. Una prospettiva che invita a riflettere sulle politiche pubbliche in campo urbanistico, sulla gestione e fruizione concreta dei luoghi, sulla funzione e il ruolo di comunità e di quartiere.
Perché come ricordava Colin Ward (2000) nel suo libro "The Child and the City": "l'idea è che la progettazione urbanistica debba essere pensata perché i bambini abbiano la possibilità di usare la città, dato che nessuna città è governabile se non alleva cittadini che la sentono propria."

Il ruolo dei playgrounds come luoghi per il progetto di paesaggio

La riflessione sulla dimensione educativa del paesaggio deve necessariamente considerare e interpretare quei contributi di architetti e paesaggisti del passato sulle tematiche dello spazio da destinare ai bambini, progetti accomunati dall'attenzione alle relazioni che si instaurano tra il luogo e il bambino attraverso il gioco.
Fra i primi paesaggisti a occuparsi di questi luoghi il danese Carl Theodor Sørensen che nel 1931 immaginò un junk playground in cui i bambini "potessero creare e dare forma, sognare e immaginare una realtà".
Dopo aver osservato il gioco dei bambini all'aperto, Sørensen propose l'idea di un luogo in cui essi sarebbero stati autorizzati a giocare liberamente, con materiali di scarto, rifiuti e rottami. "Perhaps we could try to set up (on unbuilt sites) a kind of junk playground in appropriate large areas, where children would be allowed to use old cars, packing crates, branches, and that sort of thing." (Andersson, 2001: p. 18).
Il primo junk playground realizzato fu quello di Emdrup in Danimarca, progettato e costruito nel 1943, durante l'occupazione tedesca, come parco giochi per un complesso residenziale alla periferia di Copenhagen. Per identificare questi luoghi per il gioco il paesaggista ideò una nuova parola, "Skrammellegepladser".
Il junk playground di Emdrup era un luogo non definito, privo di attrezzature ludiche già costruite, in cui l'immaginazione e la fantasia dei bambini avrebbero contribuito a modellare lo spazio attraverso l'utilizzo di diversi materiali ed attrezzi messi a disposizione; i bambini avevano così la possibilità di costruire i loro scenari di gioco e di manipolare materiali di diversa natura. La distruzione creativa suggerita dai junk playgrounds permetteva di reintegrare il senso della comunità e favorire la ricostruzione del legame tra i bambini e i loro luoghi di vita. Nel suo libro Parkpolitik del 1931 Sørensen apriva il capitolo dedicato ai playgrounds con questa semplice dichiarazione: "children's playgrounds are the city most important form of public plantation". La responsabilità sociale, nel significato più profondo del termine, costituiva per il paesaggista le fondamenta dell'ideazione dei playgrounds (Andersson, 2001: p. 18).

Oltre i playgrounds, nella città come quando cade la neve

"When snow falls on cities the child takes over the child is everywhere rediscovering the city, whilst in turn the city rediscovers its children. Revealing that something permanent, if less abundant is missing, something which can still be provided as a modest correction where there is room [...]".
Con queste parole l'architetto olandese Aldo Van Eyck descriveva in maniera efficace e suggestiva la relazione che si instaura tra i bambini e il paesaggio urbano dopo una nevicata. Quando la neve cade il bambino ri-scopre la città e a sua volta la città ri-scopre i bambini, rivelando possibilità inattese e luoghi dal valore inespresso. Avviene una mutazione temporanea (Granata, 2013) nel modo di vivere la città, i suoi spazi e i suoi ritmi, a partire dai comportamenti dei piccoli cittadini: la città cambia aspetto e i bambini conquistano spazi solitamente non destinati a loro.
La suggestione della neve in città richiamava per Van Eyck l'esigenza di un nuovo modo di concepire non solo gli spazi aperti dedicati ai bambini ma l'intera città. Nella metà del secolo scorso, a partire dal 1947 e per conto dell'Amministrazione della città di Amsterdam che auspicava la presenza di un parco giochi in ogni quartiere, l'architetto realizzò oltre settecento aree di gioco, gli Speelplaatsen, concepite come aree ludiche dalle forme semplici ispirate alle teorie pedagogiche di Friedrich Fröbel.
Gli Speelplaatsen erano disegnati e costruiti negli spazi residuali, abbandonati, privi di qualità, spesso nei vuoti lasciati dai bombardamenti, re-intepretati per rispondere alle inclinazioni naturali dei bambini e favorire la loro immaginazione. Nell'esperienza di Amsterdam Van Eyck supera il concetto di playground come area per il gioco e la sosta dei bambini, e orienta nuove possibilità progettuali nella dimensione di un paesaggio urbano inatteso. Nell'esperienza di

Amsterdam il rapporto tra i bambini e lo spazio pubblico viene concepito al di fuori degli spazi progettati ad hoc per il gioco e rivalutato nella sua dimensione integrata con la città. Gli Speelplaatsen erano luoghi di transizione: la loro natura interstiziale mirava all'interazione con il tessuto urbano circostante, con la strada e l'edificio, all'interazione tra bambini e adulti.

Bambini, paesaggi, relazioni. Il paesaggio come terzo educatore

I professionisti della prima infanzia e i ricercatori nel campo della pedagogia hanno evidenziato negli ultimi anni il cambiamento nella natura del gioco dei bambini nei paesi occidentali e il rapido declino delle opportunità del gioco all'aperto. Nella città e nella società occidentale contemporanea si assiste a una progressiva perdita di spazi per il gioco e di luoghi progettati per i più piccoli; le cause sono molteplici, derivate dalla complessa interazione di fattori legislativi, sociali, di progettazione urbana (Waller, 2010).
La risposta a queste problematiche non può essere fornita idealizzando i modelli e le pratiche del passato, strettamente legati a specifici contesti sociali e culturali, tuttavia è opportuno rivalutare quegli approcci alla dimensione educativa del paesaggio realizzati attraverso il progetto degli spazi della città pubblica.
Non è una coincidenza che le scuole d'infanzia ideate agli inizi dell'Ottocento dal pedagogista tedesco Friedrich Fröebel fossero chiamate "Kindergarten" (giardino d'infanzia). Alle maestre, considerate "giardiniere", era affidata l'educazione e la crescita dei bambini.
Il ruolo del paesaggio come educatore è stato recentemente affrontato da Regni (2009), il quale evidenzia come l'esperienza del paesaggio abbia a che fare con "l'imparare a usare la lentezza e l'utilizzo di tutti i sensi di cui siamo dotati", insegni i valori dello spazio e del tempo, i valori dei luoghi, il pensare per connessioni e relazioni la rete della vita, l'identità, la diversità, la frontiera e l'ospitalità. Lo stesso autore sottolinea come il paesaggio, secondo una chiave di lettura pedagogica, educhi al rapporto dell'uomo con la terra e inviti ad una riflessione sul rapporto tra generazioni, al fine di valorizzare il paesaggio stesso in quanto bene comune.
L'architetto paesaggista Robert C. Moore, impegnato nella ricerca sulla "domanda di natura" come diritto dell'infanzia, afferma: "i bambini vivono attraverso i sensi. Le esperienze sensoriali collegano il mondo esterno a quello interiore nascosto e affettivo. L'ambiente naturale è la fonte principale di stimolazione sensoriale e, quindi, la libertà di esplorare e giocare con esso attraverso i sensi è essenziale per lo sviluppo sano della vita interiore" (Moore, 1997).
In questa direzione si muovono le esperienze educative di scuola nel bosco (con la pioggia, la neve o il sole) che si stanno sperimentando in alcuni contesti del nostro Paese riprendendo le già consolidate esperienze dei Waldkindergarten di tradizione nordica.
Per i bambini, piccoli cittadini di oggi e di domani, i luoghi della città contemporanea mal si coniugano con la necessità della pratica del gioco spontaneo, così come veniva inteso nei junk playgrounds: necessità di manipolare lo spazio attraverso l'autocostruzione, attraverso l'utilizzo (proprio o improprio) di materiali e oggetti ri-trovati, da re-interpretare per un nuovo uso non necessariamente conforme a quello originario[1]
Nella contemporaneità il tema del ruolo del paesaggio come soggetto educatore trova ispirazione nell'esperienza pedagogica di Loris Malaguzzi, centrata sull'ambiente come terzo educatore. Sulla base di questi concetti, e a supporto delle autonomie e delle sperimentazioni di conoscenza, esistono situazioni che promuovono e diffondono un approccio educativo di qualità attento all'importanza dell'ambiente in cui i bambini crescono. È il caso di "Reggio Children – Centro Internazionale per la difesa e la promozione dei diritti e delle potenzialità dei bambini e delle bambine", che nasce nel 1994 da un'idea di Malaguzzi e si occupa della valorizzazione e diffusione del patrimonio di conoscenze sviluppato nei nidi e nelle scuole comunali dell'infanzia della provincia di Reggio Emilia.
In questo contesto prendono forma numerosi progetti educativi indirizzati all'importanza dello spazio relazionale dedicato all'infanzia, anche in ambiti molto diversi tra loro, dai luoghi più propriamente urbani ai contesti più naturali, mediante una progettualità che sostiene l'incontro tra i bambini, le cose e i luoghi.
Ne è un esempio la ricerca sulla città di Reggio Emilia pubblicata nel volume "Reggio tutta. Una guida dei bambini alla città" che restituisce le riflessioni fatte attorno all'identità della città. Riflessioni che si sviluppano come narrazioni di uno spazio relazionale, di una rete di possibili incontri, di un "luogo di luoghi", dove i bambini non sono nella città ma sono la città.
Certamente "Reggio tutta" non è una guida turistica o una descrizione precisa ed esatta della città, questo non era nemmeno il suo scopo. È piuttosto un racconto della città attraverso le parole, i segni e i disegni dei bambini. Uno dei grandi pregi di questa esperienza è vedere come gli spazi urbani della città sono visti attraverso lo sguardo dei più piccoli e come vengono reinventati grazie a loro.
Lo sguardo dei bambini ridisegna la geografia dei luoghi, come suggeriva Van Eyck nel secolo scorso. E le loro competenze nel trattare con la complessità dello spazio e del luogo, che spesso rimandano a significati e interpretazioni della realtà molto vicini alla cultura e alla storia del pensiero filosofico e scientifico, sono generalmente poco conosciute dagli adulti (Waller, 2010). Il paesaggio può essere strumento educatore e al contempo luogo di sperimentazione e di progetto a partire da nuovi punti di vista.
I bambini elaborano teorie e le modificano, con gli altri e individualmente, interpretano il mondo e le cose. Il paesaggio può diventare il luogo per le loro ricerche.
Tornando al tema iniziale, da cui questa riflessione è partita: è possibile pensare al paesaggio come terzo educatore, come uno strumento attraverso il quale promuovere la comprensione del luogo in cui

viviamo e dei valori di cui è portatore, a partire dai più piccoli. Il paesaggio come terzo educatore aiuta a costruire una partecipazione attiva e costruttiva alla vita della propria comunità.
Colin Ward negli anni Settanta scriveva: “Non voglio una Città dei Bambini. Voglio una città dove i bambini vivano nello stesso mondo dove vivo io. [...] Abbiamo un’enorme conoscenza e una montagna di ricerche sulle forniture più adatte ai parchi e spazi di gioco affinché siano utilizzate dai bambini di ogni età, ma la verità è che i bambini giocano con qualunque cosa e dovunque.” Allora il giardino, la piazza, il cortile, le aree dimenticate e residuali ma anche il bosco e la campagna, divengono luoghi di esperienze molteplici e continue, luoghi di ricerca e di crescita.
Il paesaggio, nel suo ruolo di terzo educatore, può stimolare la creatività, il gioco, l’espressività e l’estetica, ma anche il tempo della riflessione, della conoscenza e della scoperta. E riferendosi ai bambini Ward chiudeva il suo libro con una domanda provocatoria rivolta agli adulti: “...piuttosto che gettargli qualche giocattolo, non sarebbe meglio se li aiutassimo a uscire dalla vasca di sabbia e a entrare nella città?”.

Note

1. Le relazioni tra i bambini e il paesaggio in questo senso non devono essere confuse con la disciplina dell’educazione ambientale, che ha sviluppato specifici obiettivi e attività mirate alla sensibilizzazione e a una maggior responsabilità verso i temi ambientali e il concetto di sostenibilità.

Il contributo riprende in parte gli argomenti sviluppati nell’articolo: Chiara Lanzoni (2014): Piccoli spazi e piccoli cittadini. Il paesaggio come terzo educatore| Small spaces and young citizens. The landscape as third “bring-up landscape”, Quaderni della Ri-vista, Ricerche per la progettazione del paesaggio, n.3, 2014.

Bibliografia

Andersson, S. (2001), C.Th. Sørensen landscape modernist, The Danish Architectural press, Copenhagen.
Davoli, M. & Ferri, G. (2000, a cura di), Reggio tutta. Una guida dei bambini alla città, Reggio Children, Reggio Emilia.
Gambino, R. (2003), Progetto e conservazione del paesaggio [Online]. Disponibile su: http://www.rivista-architetturadelpaesaggio.unifi.it/, ultimo accesso marzo 2014.
Granata, E. (2013), Il gioco e lo spazio tra le case. Attualità del progetto di Aldo van Eyck [Online]. Disponibile su: www.losquaderno.net, ultimo accesso marzo 2014.
Kozlovsky, R. (2007), Adventure Playgrounds and Postwar Reconstruction, in Gutman, M. & Coninck-Smith, N., Designing Modern Childhoods: History, Space, and the Material Culture of Children; An International Reader, Rutgers University Press, pp.171-187.
Moore, R. (1997), The need for Nature: a Childhood Right, [Online]. Disponibile su: http://www.jstor.org, ultimo accesso marzo 2014.
Regni, R. (2009). Paesaggio educatore. Per una geopedagogia mediterranea, Armando, Roma.
Sennet, R. (2008), L’uomo artigiano, Feltrinelli, Milano.
Waller, T. (2010), The dynamics of early childhood spaces: opportunities for outdoor play? [Online]. Disponibile su: http://www.tandfonline.com, ultimo accesso marzo 2014.
Ward, C. (2000) Il bambino e la città, L’ancora 2000.
Zanato Orlandini, O. (2007), Lo sguardo sul paesaggio da una prospettiva pedagogico- ambientale, in Castiglioni, B., Celi, M., Gamberoni, E. (a cura di), Il paesaggio vicino a noi. Educazione, consapevolezza, responsabilità, pp. 39-50. Atti del convegno, Padova, 24 marzo 2006, Museo Civico di Storia Naturale e Archeologia, Montebelluna.

Spazio pubblico, usi temporanei e tattiche di city-making

BARBARA LINO

Nei vuoti dell'urbanistica

I processi di urbanizzazione degli ultimi decenni e l'insostenibilità delle visioni urbanistiche moderniste hanno generato un'ingente quantità di scarti urbani, lacerti di paesaggio, edifici in abbandono ma anche spazi pubblici negati, incompleti o sottoutilizzati. Spazi pubblici che si configurano come vuoti per assenza di funzioni e relazioni e per l'incapacità ad assumere rispetto al pieno quel ruolo dialettico in base al quale farsi pausa, ritmo, misurazione delle distanze e soprattutto "coagulatore di senso" ed espressione d'identità collettiva.
Negli ultimi anni però, negli spazi sospesi e in attesa di trasformazione delle città di tutto il mondo, si stanno moltiplicando progetti basati sulle comunità, iniziative temporanee e bottom-up in cui i fruitori stessi modificano lo spazio pubblico, sostituendosi agli attori più tradizionali delle trasformazioni.
Per effetto della crisi, la diminuzione di risorse pubbliche per il welfare determina nuove forme di compartecipazione da parte della cittadinanza alla gestione di “beni comuni” e di alcune tipologie di servizi attraverso movimenti urbani spontanei e diffusi.
Nei quartieri, nelle pratiche di gestione condivisa e di riappropriazione di uno spazio pubblico frammentato e "svuotato" di senso gli abitanti che vivono i quartieri chiedono luoghi in cui esercitare nuove forme di socialità e di abitare e, come consommateurs spaziali (De Certeau, 1988), modificare lo spazio per i propri usi quotidiani.
Dal fenomeno dei guerrilla gardening a quello degli orti urbani o dei tetti dei palazzi delle grandi città trasformati in orti o arene estive, ai play ground ricavati con operazioni a bassissimo costo da associazioni di

quartiere che si riappropriano di spazi in disuso per farne luoghi di comunità, trasformazioni più o meno spontanee di riappropriazione stanno facendo strada a una nuova cultura del progetto urbano inteso come pratica relazionale e dello spazio pubblico quale coagulatore di senso, spazio infra, occasione di densificazione e archetipo culturale rimesso al centro dei ragionamenti sulle periferie e i quartieri.
È come se la domanda di una città futura più vivibile sia di gran lungo in anticipo sull'offerta. L'immagine di una città futura più accogliente ed equa sta dilagando pare proprio a partire dal basso, dalla gente che sta cambiando mettendo in campo nuove aspirazioni e desideri.
Associazioni internazionali, studi di architettura e designer, ma soprattutto guerriglieri urbani sono promotori di trasformazioni alla piccola scala, in molti casi anticonvenzionali e provocatorie: piste ciclabili pirata, spazi multifunzionali improvvisati nei vuoti urbani, arredatori urbani temporanei.
La letteratura parla di "temporary urbanism" (Bishop & Williams, 2012), di "tactical urbanism" o "guerrilla urbanism" (Lydon, 2012), di "DIY urbanism" (Do It Your self) e "prototipazione urbana": strade temporaneamente sottratte alle automobili vengono destinate ad accogliere playground e spazi per il tempo libero (Playstreets, Openstreets, Pop-up cafes, etc.), posti auto ai margini delle strade sono sostituiti da giardini temporanei, sedute e prati (Park(ing)), operazioni di guerrilla gardening e orti urbani collettivi introducono una maggiore sensibilità ambientale e promuovono l'agricoltura urbana.
Queste forme di pianificazione informale generano dispositivi progettuali "pop-up", spazi urbani flessibili, temporanei e low cost che agli interventi alla grande scala sostituiscono interventi piccoli e incrementali di cura e riappropriazione di spazi in disuso con investimenti a basso rischio e con effetti locali a breve termine.

Spazio pubblico disegnato e spazio pubblico vissuto
Nei numerosi casi innovativi, le azioni di appropriazione reinventano lo spazio pubblico e propongono un atto creativo informale, antagonistico a uno spazio formale pianificato.
Rosalyn Deutshe (1996) afferma che "Social space is produced and structured by conflict. With this recognition, a democratic spatial politics begins". Così i processi collettivi di ri-assemblaggio, attraverso la riappropriazione e la reinvenzione di significati d'uso, propongono uno spazio pubblico che si fa rivendicazione del diritto a luoghi di socialità e di cui le nuove pratiche di co-progettazione rielaborano il senso. Ad uno spazio pubblico "disegnato" inteso quale veicolo di rappresentazione eterodiretta si contrappone uno spazio "vissuto", modificato dagli usi e dalle pratiche di vita quotidiane.
I vecchi modelli di spazio pubblico sono rielaborati, andando oltre le vecchie logiche basate sulla semplice variazione dell'assetto fisico del tessuto.
Lo spazio pubblico non è più solo piazza, ma diventa uno spazio destinato all'innovazione sociale, orto di comunità, laboratorio artigianale di quartiere in cui dare nuova vita agli oggetti usati, biblioteca realizzata con i libri donati dagli abitanti, spazio per il co-working.
A Barcellona, l'esperienza di conversione dell'antica fabbrica tessile Can Batllò rappresenta un esempio significativo di come il processo di appropriazione di uno spazio identitario di un quartiere possa dar vita al nuovo centro aggregativo comune, un nuovo spazio pubblico condiviso, co-progettato e nato attraverso un processo di auto-determinazione della comunità che lo abita. Un progetto di riqualificazione della Municipalità dal 1976 prevedeva nell'area dell'antica fabbrica aree verdi e servizi. Nel 2006, la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona approva la proposta prevedendo un parco di 4,7 ettari, un asilo, una scuola, uno spazio sociale, un ambulatorio, un centro per anziani e circa un migliaio di appartamenti. Il gruppo Gaudir, proprietario dei terreni su cui sorge l'ex fabbrica, considera lo spazio riservato all'edilizia abitativa insufficiente e ottiene un incremento. Organizzati in assemblea contro il proprietario dell'area, gli abitanti del quartiere occupano in forma di protesta l'edificio e ottengono una storica vittoria quando, nel 2011, viene dato loro in gestione il "blocco 11".
Attraverso un'esperienza di autogestione guidata da un'assemblea di cittadini e da un gruppo di architetti chiamato La Col, oggi Can Batllò è il cuore pulsante del quartiere e ospita, dopo la messa in sicurezza dell'edificio, una biblioteca di quartiere con libri donati dai cittadini, laboratori artigianali, orti condivisi e altri servizi di cittadinanza e prossimità: un progetto aperto, esito di soluzioni condivise e informali che tendono a riscattare lo spazio pubblico come nuova occasione urbana collettiva.

Figura 1 – Barcellona. Spazi comuni di Can Batllò.

Processo lineare e processo aperto e incrementale
Un secondo livello del ragionamento cui le pratiche informali di trasformazione dello spazio pubblico rimandano ruota invece attorno al tema del processo di costruzione delle decisioni.
Come è possibile integrare le forme di co-progettazione nei più tradizionali processi decisionali lineari e

quali nuove politiche pubbliche possono sostenere la creatività dei nuovi processi?
In molti casi, formalmente, anche se le istituzioni continuano a tenere le redini della regolamentazione, in pratica si assiste ad un allontanamento del pubblico da un ruolo di governo centralizzato verso una sorta di "abilitazione" in base alla quale le istituzioni offrono incentivi e prestano sostegno ad attori privati che sono in grado di superare autonomamente i problemi di gestione delle risorse collettive (Foster, 2011).
Sono sempre più numerosi i casi in cui le istituzioni affidano spazi pubblici sottoutilizzati o dismessi ad associazioni e start up innovative dell'artigianato e della piccola impresa che li trasformano in "contenitori" di nuove funzioni temporanee a fronte di investimenti pubblici ridotti alla semplice messa in sicurezza dei locali, interventi "di base" come la rimozione di detriti, il consolidamento strutturale minimo, la dotazione o il ripristino delle infrastrutture primarie o addirittura attraverso veri e propri cantieri di autocostruzione.
È il caso ad esempio dell'Ex Fadda a San Vito dei Normanni (Brindisi) dove nel 2010 una società di giovani vince il bando della Regione Puglia "Bollenti Spiriti" per le politiche giovanili per la riqualificazione del vecchio stabilimento vinicolo donato dai proprietari al Comune che lo utilizzava come deposito dei mezzi della nettezza urbana. Una cordata di associazioni, imprese locali e cittadini avviano un cantiere di autocostruzione utilizzando materiale di scarto delle aziende realizzando un centro ludico per la prima infanzia, una falegnameria, una scuola di musica, un collettivo fotografico, una libreria, un bar, una radio e ristorante sociale a km 0 che impiega sedici ragazzi disabili.
In altri casi, sono le stesse istituzioni a condurre gli esperimenti e a cominciare ad assumere il modello della progettazione incrementale come metodo per l'attuazione di progetti pilota sperimentali, a breve termine e a basso budget mirati al miglioramento della qualità urbana.
Un certo numero di città sta puntando sulla riconversione dello spazio stradale a spazio pubblico aperto sperimentando soluzioni ed esiti attraverso "progetti pilota". Il "PlaNYC: a greener greater New York" o il " Better Streets Plan" di San Francisco, non solo mirano ad aumentare lo spazio pubblico aperto, ma anche a incoraggiare le associazioni locali ad identificare nuove opportunità per creare nuovo spazio pubblico a partire dal riassetto delle sezioni stradali, fornendo più spazio per i mezzi pubblici, pedoni e ciclisti ma soprattutto convertendo aree per il parcheggio auto in aree per il tempo libero. A New York, uno degli esempi più noti è quello di "Greenlight for Midtown street improvement project", la trasformazione di Time Square in piazza pedonale attraverso un processo incrementale di modificazione promosso dal Dipartimento dei Trasporti. Se in una prima fase la chiusura al traffico è stata accompagnata dal semplice posizionamento di alcune sedie sull'asfalto, il successo dell'operazione è stato seguito da una pedonalizzazione più stabile e a costi ridotti.
A Saragozza, invece, l'esperienza del programma della municipalità "EstoNoEsUnSolar" diretto da Patrizia Di Monte, ha trasformato i vuoti abbandonati nel centro storico in spazi pubblici attraverso numerosi interventi di riciclo urbano e l'"occupazione" temporanea dei lotti abbandonati con nuove funzioni temporanee, progetti a basso impatto e bassa definizione. L'iniziativa si è articolata in una prima fase amministrativa in cui è stata effettuata la scelta dei lotti pubblici della città più degradati mentre per le aree private degradate sono stati siglati accordi con i proprietari che hanno ceduto temporaneamente i propri spazi. In una seconda fase, dopo l'analisi dei bisogni e l'ascolto della popolazione, sono state individuate le funzioni e i servizi da realizzare negli spazi e da affidare in gestione alle associazioni locali.
Matera ormai da diversi anni ha un regolamento che disciplina l'uso temporaneo degli immobili di proprietà comunale per attività socio-culturali e oggi ha sostenuto e promosso un'iniziativa come quella di "Unmonastery", il cui successo ha senz'altro contribuito al recente titolo di "Capitale Europea della Cultura 2019". Attraverso un programma di residenze temporanee a Matera le comunità locali accolgono un gruppo di innovatori – portatori di competenze forti e di spirito di servizio alla comunità.
Diverso è il caso in cui gli esperimenti d'innovazione trovano nell'aggiornamento degli strumenti urbanistici l'occasione in cui integrare le nuove istanze di flessibilità.
Un caso di particolare rilievo è Bologna e le linee guida che il Comune ha elaborato per mettere a punto la Variante al Regolamento Urbanistico Edilizio. Nelle nuove linee guida, infatti, per accompagnare la dinamica di veloce mutamento delle attività economiche, sono state semplificate le regole che riguardano gli usi introducendo una maggiore flessibilità delle destinazioni funzionali.
È stato introdotto il sostegno a nuove forme di uso di spazi aperti per l'agricoltura, l'orticoltura e il riordino e la semplificazione delle indicazioni per il recupero del patrimonio edilizio storico come facilitazioni sugli edifici vincolati per interventi di adeguamento sismico e di risparmio energetico e agevolazione delle procedure per la sostenibilità ambientale.

Formale e informale

Se il panorama delle pratiche è vasto e variegato e il fenomeno non è ancora abbastanza indagato, attraverso gli esempi citati e la letteratura sul tema è possibile delineare i principali elementi che indirizzino future direzioni e applicazioni della ricerca.
Da un lato queste esperienze si offrono come occasione per rielaborare il concetto stesso di spazio pubblico in una chiave meno formale interpretando gli spazi pubblici come opportunità di coesione e di mobilitazione sociale, attraverso una tensione progettuale che rianima gli spazi collettivi e una vita estroversa dei cittadini (Carta, 2014).
Inoltre, introducendo modalità alternative di modificazione degli spazi orientate a nuovi stili di vita e di

uso delle risorse comuni, questa sorta di slow urbanism, costituisce un tentativo di resistenza alla riduzione drastica del welfare pubblico. Una sorta di "resilienza locale" si offre come alternativa ai fallimentari modelli di trasformazione consolidati che richiedono tempi lunghi, enormi sforzi e ingenti investimenti economici.
I progetti temporanei si offrono anche sotto il profilo del processo come luogo in cui dare spazio e voce a soggetti non ben rappresentati e in cui costruire una reciproca fiducia tra le istituzioni e la comunità.
Il concetto di temporaneità è anche uno strumento per sperimentare e testare in maniera incrementale gli esiti di un'idea progettuale, valutando gli impatti delle trasformazioni gradualmente e rendendo tangibili alle comunità gli effetti positivi delle proposte di cambiamento con l'effetto di maggiore probabilità di sostegno per l'eventuale cambiamento permanente.
La direzione più fertile, però, appare quella tracciata nell'ambito delle esperienze che provano a integrare le componenti informali e temporanee nei processi formali di pianificazione, modificando le metodologie consolidate e dando spazio a forme più flessibili di destinazioni funzionali e alla co-progettazione.
A partire dal riconoscimento della carica che tali pratiche esprimono, è importante ricollocarne il senso in chiave disciplinare, sia come spunto in base al quale orientare le direzioni del progetto, sia come occasione per generare un contesto di innovazione dei processi decisionali.
L'attuale crisi economica globale ha indicato la necessità di mezzi adattabili e flessibili alle mutevoli condizioni globali e locali e quindi dobbiamo lavorare al superamento dell'opposizione dualistica tra formale e informale e lavorare alla rispettiva integrazione.
La questione che si pone spinge a valutare le modalità con cui gli strumenti di pianificazione possano metterne a valore la carica di trasformazione, senza imbrigliarla ma trasformandola in una componente essenziale di una più olistica visione di progetto e superando la dualistica opposizione tra processi istituzionali e pratiche informali (Ostrom et. al, 2006) piuttosto integrandone le differenti qualità negli strumenti di progetto.

Bibliografia
Bishop P., Williamson L. (2012), The temporary city, Routledge, New York.
Carta M. (2014), Reimagining Urbanism. Creative, Smart and Green Cities for the Changing Times, Trento-Barcelona, ListLab, 2014.
De Certeau M. (1988), The Practice of Every Day Life, University Press, Berkeley, Los Angeles and London, England.
Deutsche R. (1996), Evictions, Art and Spatial Politics, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, pag. 278.
Foster S. R. (2011), "Collective action and the urban commons", in Notre Dame Law Review, vol. 87:1
Lydon M. (2012), The Open Streets Project and Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change, Vol. 2, Street Plans, Miami-New York.
Ostrom E., Guha-Khasnobis B., Ravi K. (ed, 2006), Beyond formality and informality, Online Monographs, Oxford Scholarship.

Forme e gestione degli spazi della vita in pubblico

MARCO MAREGGI

Larga parte delle città per come le percepiamo e viviamo è legata alla qualità dello spazio pubblico aperto e all'articolazione di servizi pubblici e privati che si possono acquisire e frequentare. Sono insieme queste due componenti dello spazio pubblico che si intende sottolineare per l'agenda urbana, così che la programmazione delle politiche per lo spazio pubblico prenda in considerazione e tenga legate forma fisica e gestione dei luoghi e dei servizi. L'apparente ovvietà del legame non trova sempre riscontro nel dibattito disciplinare e negli esiti sul territorio.
Questo scritto sottolinea tale legame nella descrizione progettuale che è opportuno sia attenta alla componente fisica dei luoghi e alle pratiche d'uso che in essa avvengono. Questo secondo aspetto è al centro del testo, dove si passano in rassegna alcuni filoni di studi, laterali alla tradizione di architettura e urbanistica, che sconfinano in altre discipline. In chiusura, si suggerisce alla futura agenda urbana di favorire non solo interventi su episodi eccezionali e progetti rilevanti, ma anche di ritornare ad investire sugli spazi pubblici della città ordinaria, sulla conformazione e gestione anche temporale e oraria di luoghi fisici e servizi erogati, che significa cura e manutenzione, trasformazione e adattamento continuo dell'esistente.

Palcoscenico di pratiche in pubblico
L'osservazione della vita quotidiana degli abitanti offre una chiave per comprendere meglio alcuni spazi aperti nel loro farsi palcoscenico urbano. Questa osservazione delle pratiche, da un lato, può diventare uno strumento per comprendere le trasformazioni della città, individuando le domande sottese alle trasformazioni (Bianchetti 2003). Ma, dall'altro lato – più rilevante per il progetto urbano – offre contributi che non sempre hanno una piena ricaduta nel disegno fisico e nella gestione di luoghi e servizi. Questo punto di vista è infatti un modo per modificare e arricchire lo sguardo progettuale, cercando di stare presso le cose e le persone (Benvenuto 1989). Tale osservazione attenta può essere uno strumento per la progettazione, tanto più oggi quando essa è sempre meno una trasformazione frutto dell'abitare profondamente un luogo.
Le pratiche sono i "modi di fare collettivi, frequenti e ripetitivi ... quello che la gente fa e porta a compimento con l'intenzione di fare. Senza farsene ogni volta un

problema, perché l'ha già fatto così ed è così che si fa, dal momento che tutti lo fanno in quel modo ... non si tratta di azioni individuali, isolate ... né si tratta di un'azione congiunta" (Crosta 2007: 87).
Osservare i luoghi a partire dalla pratiche offre una visione dall'interno utile per la progettazione, che si affianca a una più tradizionale vista dall'alto (tramite la cartografia) e dal basso (tramite i sopraluoghi) nell'intenzione di comprendere come venga vissuto il contesto di vita dai soggetti nelle loro diversità, senza dimenticare la multiscalarità dell'abitare contemporaneo.
Partire dalle pratiche significa assumere il punto di vista di chi abita la città, ricordando la stretta relazione tra caratteristiche fisiche e comportamenti antropici come priorità per l'urbanistica.
Stare presso le cose e le persone propone un modo differente di guardare i territori. Un punto di vista non convenzionale, in accordo però con la Convenzione europea sul paesaggio (2000) che riconosce non esistere il paesaggio senza gli abitanti e la società che lo hanno determinato e che vi si riconoscono.

Declinazioni e approcci diversi
Focalizzarsi sulle pratiche urbane quotidiane, sia nei loro caratteri ricorrenti, sia nella loro straordinaria varietà e vitalità, significa "rintracciare una fenomenologia che non può essere colta facendo ricorso solamente alla teoria o all'attività cognitiva" (Amin e Thrift 2002: 9). Diversi filoni di studi hanno avvicinato il tema. E' un interesse di ricerca che intercetta diverse discipline e si colloca in punti di intersezione tra esse, sebbene le contaminazioni che abbiano efficacia concreta siano difficili.
La tradizione sociologica ha approfondito analisi sui comportamenti sociali e ha accentuato l'interesse per le dinamiche temporali individuali con i "bilanci tempo" (Gershuny 1999). Questo filone di ricerca ha portato negli anni a costruire studi sulle quantità di 'tempo medio' destinato dalle persone, uomini e donne, alle diverse attività. Dati e studi comparativi sono disponibilità per le città europee (Eurostat). Questi studi se da un lato sono efficaci per indicare le diverse disponibilità temporali medie per i soggetti a livello macro urbano e restituiscono i profili delle dinamiche di uso del tempo a tale scale generale, dall'altro lato sono difficilmente utilizzabili nei processi di progettazione, sia fisica sia sociale, di luoghi specifici perché i dati sono disponibile in forma aggregata.
La sociologia urbana ha esplorato un ulteriore aspetto delle pratiche nel tempo a partire dalle popolazioni. L'interesse origina da una riflessione sulla divergenza tra la popolazione delle metropoli che diminuiva 'all'anagrafe', mentre era diffusa la percezione di congestionamento e crescita degli abitanti in città per larghe fasce di tempo. Guido Martinotti (1993) e la sua scuola (Nuvolati 2003) hanno osservato e fornito una classificazione delle popolazioni rispetto a ragioni e ritmi della loro presenza nei luoghi: pendolari, city users, turisti, businessman/woman, flâneurs, immigrati. In Italia questo filone di studi ha influenzato la capacità di osservare i luoghi a partire dagli utilizzatori della città e dei suoi servizi, guardando vantaggi e conflitti che la compresenza genera in alcuni periodi di tempo. È un approccio che ha incominciato ad avere influenza anche negli strumenti di pianificazione urbana alle diverse scale, in città e regioni dove l'abitare temporaneo è consistente ma trascurato o trattato settorialmente, come ad esempio per le città universitarie, le aree turistiche, le località di villeggiatura stagionale e i luoghi della vita notturna.
Studi più recenti (Pasqui 2008) invitano ad un'analisi delle popolazioni che abitano la città proprio per le specifiche pratiche che vi svolgono, al fine di indirizzare politiche di intervento mirate.
Analisi e misurazione di queste popolazioni costituisce un tema di ricerca aperto e in sviluppo soprattutto rispetto alla mobilità urbana, attraverso l'uso innovativo di dati di telefonia mobile (Pulselli e Romano 2009; Manfredini, Pucci e Tagliolato 2012).
Diversamente, in ambito urbanistico, approcci angloamericani privilegiano descrizioni fenomenologiche di ciò che avviene nello spazio pubblico, con interessi per gli usi spontanei e informali e in connessione con la propositiva di un "everyday urbanism" (Liegton Chase, Crawford e Kaliski 1999). L'analisi degli usi temporanei degli spazi pubblici e dei comportamenti sociali nella vita reale e nelle routines quotidiane restituisce una diversità e varietà di attività dinamiche e sedentarie (Frank 2012). Se da un lato questo mostra una città diversa da quella stanziale e permanente, dall'altro lato, per alcuni urbanisti quali Margaret Crawford, questo consente una progettazione urbana incrementale, che opera piccoli cambiamenti che si accumulano fino a trasformare ampie situazioni urbane. L'azione si articola per innesti temporanei e di piccola scala, con una gestione attenta rispetto a regolamenti e loro applicazione, con l'attivazione di formule sostenibili socialmente ed (in parte) economicamente di gestione pubblico-privato e pubblico-privato-persone di spazi collettivi. In modo sottile e discreto si mette in campo un superamento dei confini della professione dell'architetto e dell'urbanista come autorità autonoma, affidandogli invece anche competenze rispetto alla vita nello spazio pubblico e alla città spontanea e di gestione dello spazio, oltre alla sua modificazione fisica.
A questo filone di studi hanno contribuito i lavori di larga diffusione di sociologi, urbanisti e giornalisti come Jane Jacobs (1961) e William Whyte (1980), con la loro tensione antropologica e poliedrica alla vita sociale degli spazi urbani.
Altre scuole di architettura e pianificazione – danese e una lunga tradizione europea (da Ralph Erskine a Giancarlo De Carlo) e nord americana di studi urbani (Kevin Lynch e Christopher Alexander) – leggono e progettano "life between buildings" (Ghel 1980). L'osservazione della fenomenologia della vita quotidiana nei luoghi è colta nel suo svolgersi reale con l'intento di predisporne condizioni ambientali migliori. Questa modalità di osservazione strutturata (analisi differenziata per classi di utenti, percezione e gradi-

mento; sopralluoghi e uso mirato ed esplicativo della fotografia; forma e senso dello spazio pubblico come luoghi di sociabilità) utilizza sociologia e psicologia per mettere al lavoro nel progetto fisico della città gli studi sui fattori sensoriali (visivi e auditivi), sulle reazioni mentali e sui comportamenti degli utenti negli spazi aperti.
Molto diversi sono stati invece gli studi sulla città diffusa che hanno accentuato un'osservazione minuziosa degli spazi in relazione a tipi sociali. Questo punto di vista è rivolto all'analisi delle morfologie fisiche, cercando di innovarne una tradizione. Il focus è la combinazione tra spazi e nuovi stili di vita e di consumo e la loro geografia (Indovina 1990; Boeri, Lanzani e Marini 1993; Secchi 1994; Munarin e Tosi 2001).
Da ultimo, le analisi orarie e cronografiche sottolineano caratteri territoriali mutevoli. Descrivono il territorio dal basso e dal di dentro, a partire dagli orari dei servizi e dalle temporalità d'uso dei luoghi. Ciò per comprendere chi ne sono gli abitanti, quando e quali sono le attività che svolgono, in relazione ai servizi pubblici e privati e agli spazi aperti. Questo punto di vista considera gli abitanti in relazione al ritmo (durata e ricorsività) che caratterizza la loro presenza nei luoghi. Così le temporalità d'uso stratificate che coesistono mostrano spazi abitati cangianti. Pionieri dell'originale connessione tra comportamenti individuali nello spazio e nel tempo sono stati i time-geographers della scuola svedese di Lund, a partire dagli studi di T. Hägerstrand (Carlstein, Parkes e Thrift 1978). Anche Kevin Lynch (1972) conduce una ricerca avanzata e interpretativa di riconoscimento di aspetti spazio-temporali per l'urbanistica. Negli anni '90, il Politecnico di Milano ha sviluppato e implementato questo approccio in specifiche politiche temporali urbane e ha tentato di introdurlo nella progettazione urbana (Bonfiglioli e Mareggi 1997; Mareggi 2011, 2012; Henkel et al. 2012; Mareggi e Pucci 2013). Le descrizioni intenzionate prodotte da una tensione a modi e ritmi d'uso focalizzano l'attenzione sui paesaggi comuni della città ordinaria e offrono al progetto urbanistico e di architettura (ma anche alle politiche pubbliche) strumenti di trattamento di una domanda di cura e abitabilità largamente inascoltata nella costruzione, gestione e manutenzione degli spazi pubblici e aperti e dei servizi.
Questa rassegna di diverse declinazioni e approcci allo studio degli spazi della vita in pubblico invita a due considerazioni.
Innanzitutto, questi studi offrono strumenti di ricerca e progettazione per rispondere a istanze sottolineate anche dagli studi sulla qualità della vita: i quali affermano che non è sufficiente una dotazione territoriale e date prestazioni per godere di beni e servizi, ma è necessaria la loro utilizzabilità, ciò che se ne fa (functionings), scegliendo tra possibili alternative (capabilities) (Sen 1993, citato in Nuvolati 2007: 106). La qualità urbana è cioè determinata non solo dalle condizioni fisiche e dall'offerta di servizi, ma anche dagli usi e dalle condizioni d'uso in cui i soggetti, molto diversificati, si trovano.
Inoltre, l'interesse di questi studi non è solo verso gli usi spontanei, informali e non autorizzati degli spazi – che evidenziano domande inespresse o che non trovano risposte nelle dotazioni di luoghi e servizi – ma verso molte e diverse attività e pratiche d'uso ricorrenti, comuni, ordinarie (De Certeau 1990), cioè verso tutto ciò che accade negli spazi aperti, che è consueto e iperfamiliare e che percepiamo distrattamente, ma a cui non prestiamo attenzione: spesso è proprio ciò che è trascurato nella progettazione sia fisica sia sociale.

Nell'agenda urbana per consolidare gli studi e migliorare gli esiti

L'attenzione alla vita quotidiana negli studi sugli spazi aperti incomincia ad accumulare una tradizione di ricerca, anche se laterale nel dibattito dell'architettura e dell'urbanistica. Tra esse, il riconoscimento di pratiche e ritmi d'uso di luoghi e servizi non sono molto diffuse. Deboli e rade sono anche le realizzazioni prodotte nell'azione ordinaria degli enti pubblici. Così come è difficile trovare luoghi in cui i differenti interessi e approcci dialogano insieme e contribuiscano ad esiti efficaci.
Tali approcci sono un'occasione sul fronte della progettazione e realizzazione non tanto di spazi della rappresentazione pubblica ed eccezionali, quanto di spazi aperti della città ordinaria fatta di piazze, strade, parcheggi, spazi sportivi e playground, ma anche di spazi residuali e interstiziali, spazi dallo statuto incerto e cangiante, aree agricole intercluse, percorsi tra contesti urbani e agricoli. Sono spazi che già vent'anni fa Bernardo Secchi e Vittorio Gregotti (1993) e altri avevano segnalato come temi per l'agenda del progetto, a cui oggi si aggiungono gli spazi aperti trascurati della città storica o consolidata (e i servizi di interesse collettivo con affaccio su strada), brani di città monofunzionale in abbandono (e la loro carenza di dotazioni di servizi), gli spazi non finiti della città in costruzione o interrotta e i tanti spazi dei servizi stessi e di loro pertinenza, dagli statuti regolamentari certi ma dalla vivibilità e fruibilità alquanto incerta, rada e intermittente. E' questa la trama degli spazi e dei servizi ordinari che costituiscono il tessuto della vita in pubblico urbana nella città della decrescita, della riduzione, della restrizione (Lanzani 2012).
Perché sarebbe opportuno che la futura agenda urbana favorisse queste piccole innovazioni descrittive per tali spazi?
Innanzitutto, un approccio fenomenologico unito ad elaborazioni orarie e spazio-temporali possono contribuire a dare una maggiore vicinanza alla vita reale dei progetti di spazi aperti e servizi della città contemporanea. In sostanza, potrebbe aiutare a progettare con maggiore aderenza ai contesti quotidiani e quindi a domande primarie.
Secondariamente, tale approccio plurale agli aspetti fisici e sociali, porta ad interventi sia di modificazione fisica dei luoghi maggiormente articolata e destandardizzata, sia a politiche di animazione sociale e gestione temporale ed oraria, che tuttora hanno programmazioni separate, se non in casi eccezionali.

In sostanza, potrebbero favorire sperimentazioni di integrazione delle azioni, nel concreto e per episodi localizzati.
In terzo luogo, lo sguardo contestuale alle condizioni fisiche e sociali spesso favorisce la messa in campo di interventi minuti e possibili, talvolta banali, talvolta anche azioni di gestione temporale ed orarie o semplici ma adattivi interventi di manutenzione; azioni che lavorano sul continuo adattamento più che sul progetto una volta per tutte. In sostanza, potrebbero sollecitare ad "aver cura" dello spazio della vita in pubblico.
Come esito indiretto, questo porta ad una maggiore frequentazione dei luoghi di progetto (che attiva forme di ascolto, partecipazione, coprogettazione e cogestione) e modifica i mestieri di progettisti e tecnici che non agiscono più solo per definire nuovi spazi ma sempre più per contribuire a una buona gestione, a una corretta manutenzione e ad un adeguamento ai frequenti cambiamenti d'uso. In sostanza, potrebbero ampliare i mestieri in una città mutante.
Da ultimo, un maggiore dialogo, non facile, tra i diversi approcci proposti, che offrono punti di vista complementari (e con gli arroccati settori tradizionali), può arricchire reciprocamente studi e realizzazioni. In sostanza, potrebbe dare maggiore riconoscibilità a questa tradizione laterale, che ambisce ad agire sullo spazio pubblico ordinario che è l'infrastruttura della vita in pubblico.

Bibliografia Amin, A., Thrift, N. (2002) Cities. Reimagining the urban, Blackwell, Oxford
Benvenuto, E. (1989) Città e figure del tempo in Aa.Vv., La città oltre la metropoli, Università internazionale dell'arte, Venezia (pag. 21-34)
Bianchetti, C. (2003) Abitare la città contemporanea, Skira, Milano
Boeri, S., Lanzani, A., Marini, E. (1993) Il territorio che cambia, Abitare Segesta – AIM, Milano
Bonfiglioli, S., Mareggi, M. (1997) a cura di, "Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città" in Urbanistica Quaderni, 12
Carlstein, T., Parkes, D., Thrift, N. (1978) a cura di, Timing Space and Spacing Time, Arnold, Londra
Crosta, P.L. (2007) "L'abitare itinerante come 'pratica dell'abitare': che costruisce territori e costruisce popolazioni. Politicità delle pratiche" in A. Balducci, V. Fedeli, a cura di, I territori della città in trasformazione, Angeli, Milano (pag. 76-90)
De Certeau, M. (1990) L'invention du quotidien, Gallimard, Parigi
Frank, K.A. (2012) "Il possibile, il diverso e l'inatteso nello spazio pubblico urbano" in A. Bocco, a cura di, Qui è ora, Quodlibet, Macerata (pag. 71-85)
Gershuny, I. (1999) "Time budget, life histories and social position" in Quality and quantity, 33 (3) (pag. 277-289)
Ghel, J. (1980) Livet mellem husen, Arkitektens Forlag, Copenhagen. Ed.ing.: (1987) Life between buildings, Van Nostrand Reinhold, New York
Gregotti, V. et al. (1993) "Il disegno degli spazi aperti" in Casabella, 597-598
Henkel, D. et al. (2012) a cura di, Space-Time Design of the Public City, Springer, Londra-New York
Indovina, F. (1990) a cura di, La città diffusa, Daest – Iuav, Venezia
Jacobs, J. (1961) The death and life of great American cities, Penguin Books, Londra
Lanzani, A. (2012) "L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita", in C. Papa, a cura di, Letture di paesaggi, Guerini Associati, Milano (pag. 223-264)
Leigton Chase, J., Crawford, M., Kaliski, J. (1999) a cura di, Everyday Urbanism, The Monacelli Press, New York
Lynch, K. (1972), What time is this place?, MIT press, Cambridge Mass.-Londra
Manfredini, F., Pucci, P., Tagliolato, P. (2012) "Mobile phone network data. New sources for urban studies?" in G. Borruso et al., a cura di, Geographic Information Analysis for Sustainable Development and Economic Planning: New Technologies, Information Science Reference - IGI Global (pag. 115-128)
Mareggi, M. (2011) Ritmi urbani, Maggioli, Rimini
Mareggi, M. (2012) "Urban rhythms in the contemporary city" in D. Henkel et al., a cura di, Space-Time Design of the Public City, Springer, Londra-New York (pag. 3-20)
Mareggi, M., Pucci, P. (2013) Progettare spazi aperti in una valle, Maggioli, Rimini
Martinotti, G. (1993) Metropoli, Il Mulino, Bologna
Munarin, S., Tosi, M.C. (2001) Tracce di città. Angeli, Milano
Nuvolati, G. (2003) "Resident and Non-resident Populations: Quality of Life, Mobility and Time Policies" in The Journal of Regional Analysis & Policy, 33 (2) (pag. 67-83) [www.jrap-journal.org/pastvolumes/2000/v33/33-2-4.pdf; accessed 13 May 2014]
Nuvolati, G. (2007) Mobilità quotidiana e complessità urbana, University Press, Firenze
Pasqui, G. (2008) Città, popolazioni, politiche, Jaca Book, Milano
Pulselli, R.M., Romano, P. (2009) Dinamiche dei sistemi urbani, Aliena, Firenze
Secchi, B. (1994) "Resoconto di una ricerca" in Urbanistica, 103 (pag. 25-30)
Sen, A. (1993) "Capabilities and Well-Being" in M. Nussbaum, Sen A., a cura di, The Quality of Life, Clarendon Press, Oxford (pp. 30-53)
Whyte, W. (1980) The social life of small urban spaces, Conservation Foundation, Washington, D.C.

Politiche urbane making place o selling place per Matera 2019?

MARIAVALERIA MININNI
E CRISTINA DICILLO

Matera e l'università. Un destino comune
Il nuovo Dipartimento DiCEM, istituito a Matera nel giugno 2012, dopo un lungo periodo di "clonazione" di corsi universitari da Potenza, si fa oggi portatore di un progetto formativo ben radicato nella città: beni culturali, turismo, architettura, ambiente, agricoltura, archeologia, restauro, sono le parole chiave che consentirebbero all'università di collocarsi come attore urbano e interlocutore privilegiato, a condizione però che la città sia disposta a investire su questo rapporto in maniera strategica, se l'università, da enclave, può diventare una anchor institution ovvero, un'istituzione geograficamente integrata ad un determinato luogo in ragione della propria missione e per competenza[1].
C'è un'interessante storia delle città legata alle trasformazioni del ruolo e del peso che nelle politiche culturali hanno assunto le università, dove si riesce a mettere bene in luce la storia delle rappresentazioni tra città e società, tra cultura e società, una storia che rende solidali i destini delle città con questa istituzione, attore potente e fattore di azione più ancora che fattore di contesto[2]. Matera, a partire dagli anni '50,era stata al centro di un dibattito culturale che l'aveva portata nel vivo dei temi della Grande Ricostruzione, in un paese come l'Italia che in quegli anni andava incontro alla modernità, e che a Matera richiedeva un'angolazione critica tra Questione Meridionale e Moderno. Un luogo in cui la sperimentazione diventa di casa, una città sulla quale si accendono i riflettori sulle potenzialità dell'urbanistica, ai primi passi con una nuova legge che doveva accompagnare il processo di ridefinizione dei rapporti tra spazio, economie e società, e, per mano di Adriano Olivetti, diventa scenario di un progetto riformista politico di vasta portata che colloca questa piccola città del Sud, dimenticata dalla storia, nel vivo di un confronto nazionale e internazionale.
Oggi Matera, lontana dal suo promettente esordio, denuncia la crisi dell'urbanistica, al pari di tante città italiane, per la incapacità di governare l'eccesso di deroghe e varianti nel processo di piano, a vantaggio di una sopravvalutazione dei fabbisogni residenziali, troppe case a svantaggio della realizzazione dei servizi e lavorando al ribasso sulla qualità del progetto urbanistico[3].
Attualmente le previsioni del Piano di Sviluppo Sociale ed Economico PSSE prefigurano per Matera un'immagine di città d'arte costruita sull'erogazione di servizi di eccellenza, e attività ad alto profilo culturale che coinvolgono la ricerca, la formazione, e il sistema museale in un'operazione strategica di sviluppo e miglioramento della qualità urbana.
I dati presentano alcuni indizi di un certo interesse: dal 2002 al 2012 Matera ha visto crescere del 3,37% i propri abitanti arrivando a quota 59.859 ma ha subito un calo del 20,94% dei suoi residenti nella fascia critica di età 20-29 anni con un dato sottostimato se consideriamo che i giovani che vanno a lavorare o a studiare fuori prendono anche la residenza. I nuovi addetti nel 2012 sono collocati in gran parte nel turismo: alberghi e ristorazione con un dato rilevante nell'incremento nelle imprese giovanili nel sistema produttivo culturale. Si registra, infine, un piccolo ma significativo aumento in agricoltura e questi dati controbilanciano la perdita di occupazione a Matera nei settori industria, costruzioni e commercio.
Quello che a noi preme richiamare sono i termini della candidatura di Matera a capitale della cultura 2019 come occasione per elaborare un rinnovato rapporto tra città e università, e viceversa, sia come prospettiva delle riflessioni teoriche in termini generali su questo rapporto, sia come occasione congiunturale per l'innalzamento della qualità delle politiche urbane e culturali e sulla loro capacità di intercettare un clima favorevole in città a tracciare un percorso comune.
Il processo di candidatura, vale la pena sottolineare, prevede che una città non venga designata Capitale unicamente per ciò che è o per quello che già ha e per quanto ha fatto, ma per quanto propone di fare. A essa viene assegnato il titolo soprattutto per il programma di eventi culturali profondamente innovativi che propone di organizzare nella corsa alla candidatura. Sono di importanza essenziale il carattere innovativo della manifestazione, lo spazio riservato alle forme culturali contemporanee e la capacità di favorire la creatività e il dinamismo culturale elaborando prodotti ad alto valore aggiunto in grado di avere ricadute sulla città e sui cittadini.
La proclamazione di Matera Capitale Europea della Cultura per il 2019, dunque, rappresenta la piattaforma migliore per un riposizionamento della città nella cultura del suo tempo.
Se una politica urbana elaborata insieme a una politica universitaria può essere making place e non selling place, le politiche urbane e universitarie possono giocare bene la loro parte nel rilancio della città e nella sua promozione culturale, nel tentativo di recuperare ciò che ancora di quel progetto riformista non è andato in frantumi nella liquidità della contemporaneità operando qualitativamente in termini di public space e civic engagement.

Una candidatura tra liquidità ed energia creativa
Il primo dossier per la candidatura a Matera a capitale della Cultura 2019, redatto da un nutrito gruppo di autori[4], utilizza tutta la retorica di cui la città dispone, elaborando immagini vernacolari e folkloristiche alternandole a visioni di futuro remoto che si collocano tra decrescita e virtualità. Insieme a questo,

alcune buone intuizioni e la voglia di far partecipare i cittadini ai tanti eventi in corso.
Il dossier punta, prima di tutto, sulla storia singolare di questa città, sulla sua capacità di città resiliente che ha imparato nel corso dei secoli a risollevarsi dal declino, reagendo con determinazione per riscattare il suo destino, trasformando gli antichi quartieri disabitati, attraverso un sapiente processo di conservazione e restauro avviato nel 1986, in uno dei più importanti esempi di riabilitazione urbana del Mediterraneo. Nel 1993, in virtù di questo processo virtuoso che ha innescato il ripopolamento dei Sassi e il loro rilancio turistico, Matera è stata il primo sito del Sud Italia a essere iscritto nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità.
Le due parole, tradizione e innovazione, serpeggiano in tutta la filosofia del dossier di candidatura e diventano la chiave intorno alla quale si costruiscono le proposte e iniziative.
"L'abitante culturale" è il brevetto materano di un cittadino responsabile e consapevole che intende la cultura quale bene comune primario, somma etica di saperi umanistici, scientifici ed economici. Charles Landry, esperto in rinnovamento urbano e città creative, e grande supporter del progetto, sostiene questa tesi affermando che Matera ha tutte le carte in regola per raccogliere questa sfida. Nel secondo dossier, consegnato a ridosso del verdetto finale per non essere "copiati" dalle altre città in gara, gli slogan si rafforzano scegliendo tinte più forti, open future è l'idea chiave della candidatura, ovvero un futuro aperto per tutti, che cerca di spiegare perché già da qualche tempo decine di europei stanno scegliendo di venire a vivere in Basilicata, per recuperare borghi fantasma, ricreare spazi sociali in una terra che per quasi cento anni è stata la più povera e la meno alfabetizzata del continente, una terra la cui povertà è stata raccontata con orgoglio e amore da grandi intellettuali, nati o qui trasferitesi per brevi o lunghi periodi. Matera punta sul fatto che oggi è una delle città più sicure d'Italia, pur essendo al Sud, una città con la maggior penetrazione di tecnologie digitali private e con il maggior aumento di imprese culturali giovanili. Le parole chiave giocano sui patrimoni immateriali della passione, cura, frugalità, sui retaggi dell'abbandono e della miseria, ruralità, riuso, silenzio e lentezza, oggi tornati di moda, e l'onnipresente richiamo ad un modello sostenibile di sviluppo socio-economico.
Il programma poggia su due progetti cardine, la creazione dell'Istituto Demo-Etno-Antropologico (I-DEA) che vuole mettere in rete gli innumerevoli archivi della Basilicata in un sapere unico tanto vasto quanto profondo.e l'Open Design School (ODS), una scuola di artigianato per formare giovani talenti sulla valorizzazione di antichi mestieri.
Le azioni progettuali della candidatura vengono raccolti in coppie di parole-ossimori che giocano sul contrasto. Futuro remoto, visioni contemporanee che nascono dal passato, le relazioni di vicinato che sono state recuperate e riproposte nei nuovi quartieri come pratiche di co-housing, per la condivisione e l'inclusione sociale, richiamandosi alle arti legate all'esplorazione antropologica, la fotografia, la cinematografia, etc, da sempre attive in questa città; radici e percorsi, che richiama la pratica della transumanza e dell'emigrazione come necessità allo sdradicamento per richiamare oggi condizioni di maggiore mobilità e flessibilità dell'abitante temporaneo; riflessioni e connessioni, come un bisogno di essere riflessivi connettendosi attraverso l'arte e la cultura al mondo attraverso l'uso dell'ITC e delle connessioni virtuali. Un segnale in questa direzione è l'impegno per la costruzione di una città comunicante, al suo interno e con la comunità dei netizen, cittadini della rete. Il progetto OPEN DATA, che ha fatto guadagnare alla città il premio nazionale "Comune Open Geo Data 2013" assegnato dall'Associazione Open Geo Data Italia, ha promosso un attento monitoraggio open sourcing rendendo "aperti" i dati geografici da parte degli enti coinvolti e pubblicandone bimestralmente un rapporto dettagliato sul sito dell'Associazione e sui media di settore per facilitare la partecipazione e la condivisione; continuità e rotture, che riferisce di una storia costruita con soglie e faglie che permettono di selezionare il proprio passato attingendo per il presente a relazioni di continuità-discontinuità con la propria storia; nella città sono stata avviate esperienze innovative e di global community, come nel caso di unMonastery, una sorta di ordine laico che tende all'autosufficienza, più capace di affrontare le crisi sistemiche, sviluppatasi nell'ambito del Progetto Edge Ryders LGB. Esso prende ispirazione dalla vita monastica del X secolo diffusamente presente a Matera, utilizzando uno spazio di co-living ospitato in un edificio nel Rione Sassi. Urban healing è l'idea che crea contesti di interazione in spazi pubblici, operando per un confronto tra cittadini e pubblica amministrazione. Instant Architecture è un programma di interventi architettonici rapidi dentro e fuori la città. Uno dei formati principali è 72 Hour Urban Action, una vera e propria competizione architettonica in tempo reale, in cui dieci squadre, formate da concorrenti provenienti da tutti i paesi europei, dalle città della Basilicata e dai quartieri materani, avranno a disposizione tre giorni e tre notti per disegnare e realizzare, in alcuni spazi pubblici precedentemente individuati, progetti che rispondono a esigenze locali (fermate dell'autobus, luoghi d'ombra). Utopie e distopie, per lanciare una sfida al futuro a partire dalla crisi dei valori che hanno portato alla ricerca di un benessere che oggi mostra tutta la sua fragilità e inconsistenza, per ripartire dal valore esemplare di una città del Sud e dalla sua storia esemplare. Si commissionano a 5-10 architetti europei la progettazione e realizzazione con architetti locali, di una serie di padiglioni invisibili, seguendo il modello di successo sviluppato in Inghilterra dalla rete Living Architecture, dei padiglioni estivi temporanei della Serpentine Gallery di Londra, che ogni anno attirano centinaia di migliaia di persone e che permetteranno al pubblico di soggiornare e trasformarli in progetti di ricerca vivi ed attivi, aggiungendoli gradualmente al pool di infra-

struttura ricettiva della città. Gardentopia, lavorerà in vari quartieri insieme agli abitanti a un programma di giardinaggio spontaneo negli spazi pubblici, punto di partenza per la sperimentazione di un format artistico inserito in un programma di residenza in seno alla pubblica amministrazione.
Il Comitato ha anche preparato un documento collegato alla programmazione dei fondi strutturali in cui si propone alla Regione Basilicata di orientare il prossimo ciclo di programmazione a partire dal percorso di candidatura e gli obiettivi di Matera Capitale Europea della Cultura.
La sfida per la candidatura ha messo in moto un processo di discussione sulla città e sul territorio per orientare la programmazione in corso (il piano strategico della città di Matera 2020, Il piano strutturale comunale, il piano di gestione del sito UNESCO), mettendo al centro in un momento di crisi economica un modello di economia culturale. Il progetto di candidatura, inoltre, si sta muovendo in coerenza con la programmazione regionale 2014-2020 orientata a una Strategia di Specializzazione Intelligente.
Le principali azioni che il programma di candidatura vuole metter in campo riguardano prima di tutto il superamento del deficit della rete infrastrutturale e della mobilità, garantendo allo stesso tempo il rischio del consumo di suolo adeguando l'offerta alle basse densità della popolazione regionale e puntando alla qualità dei percorsi dotati di una straordinaria qualità paesaggistica.
Per quanto riguarda la ricettività turistica, considerando che le presenze turistiche annue si attestano a 200.000 persone con un incremento di 208% rispetto al 2000 e che il 30% del turismo a Matera è internazionale, con una dotazione di posti letto pari a 2.600 nella città e 21.000 nella provincia, il progetto di candidatura lancia l'idea di valorizzare soprattutto l'esperienza dell'alloggio famiglia e dell'ospitalità diffusa.
Tantissime sono le iniziative previste nel rush finale, tra mostre, manifestazioni artistiche, istallazioni e arte pubblica, dai nomi spesso suggestivi come Avreste dovuto esserci, Cielo stellato, oppure Next -La Repubblica delle idee, per far conoscere I lucani nel mondo, ovvero le idee, le proposte e i progetti innovativi delle nuove generazioni di lucani. Materadio, la festa di Radio 3 è giunta alla terza edizione, con un grande successo di pubblico.
La vera novità è questa capacità di essere informati in una città che non si lascia facilmente coinvolgere, che vive i grandi eventi che la attraversano sapendo che alla fine, si ritorna a casa e tutto rimane così com'è. Una storia già vissuta, tante volte raccontata.

Università tra didattica, ricerca e impegno civile
L'università, citata nel Dossier solo come infrastruttura per la costruzione di un campus universitario nell'area dell'ex Ospedale, è poco presente nel progetto di candidatura e poco coinvolta nelle attività in corso.
Dalla ricognizione delle relazioni tra università e istituzioni cittadine emerge quanto scarsa sia la consapevolezza della grande importanza che l'università potrebbe assumere come attrattore di giovani talenti, come volano di settori economici innovativi e come potenziale asse di caratterizzazione e sviluppo futuro della città[5]. Le istituzioni cittadine quasi sempre hanno pensato all'università a Matera come uno slogan da vendere in ogni circostanza in cui fosse richiamato il ruolo della cultura nel dibattito politico, avvertendo invece l'università come un soggetto trasparente se non addirittura ingombrante che chiede servizi piuttosto che offrirne.
Anche a Matera, le domande di trasporti, la regolarizzazione del mercato immobiliare, la dotazione di spazi per la cultura e il loisir, servizi che da tempo l'università chiede alla città, non sono state colte come occasioni per costruire un ripensamento strategico in grado di orientare la città e la sua missione verso il futuro.
Ma se è vero che la città non vede l'università è pur vero che anche l'università vede poco la città. Matera è sempre di più ispiratrice di attività didattiche e progetti di ricerca mentre l'università svolge numerose consulenze e ricerche pre-competitive che si trasferiscono al territorio interfacciando centri di ricerca e mondo delle imprese, coinvolgendo soggetti pubblici e privati. Tuttavia, gli esiti di queste iniziative spesso sono autoreferenziali, si fermano al semplice esercizio di stile, piuttosto che cercare nella simulazione un'anticipazione della realtà, capaci di fare sistema e capitalizzare un lavoro che possa diventare visibile, accessibile, migliorabile e, quindi, più utile per tutti.
La città può fare dell'università un'occasione per costruire un luogo intermedio pubblico per sperimentare una pratica riflessiva progettuale, un servizio e uno spazio per la città in cui generare nuova conoscenza pratica, quella in cui la validità delle proposte è governata e limitata alle situazioni di indagine nella quale trova utilità[6].
Una condizione che oltrepassa il ruolo di third mission e che potrebbe consentire all'università materana e, in senso generale, lucana un' appropriazione sociale della conoscenza legandola ai sistemi di sviluppo economico, fisico e sociale delle città e del territorio, esplorando i tanti campi in cui si possono generare e applicare conoscenze fuori dal mondo accademico, operando come welfare supporter, animatrice della vita sociale e culturale della città per migliorarne le infrastrutture e per diffondere qualità.
Una nuova missione che diventa il campo del pubblic engagement, dove l'esperienza didattica (workshop, laboratori, sperimentazione sul campo, etc) può farsi occasione per imparare a gestire situazioni urbane complesse, dove l'insegnamento, come formazione continua e ordinaria e non solo saltuaria e dottrinale, si fa carico di mettere in moto esercizi di responsabilità sociali utilizzando le aule come piazze della democrazia partecipativa, dove il sapere trova applicazione pratica grazie alla interazione tra studenti, docenti e soggetti della società civile[7]. Università come contesto pubblico attivante, come dice bene Francesca

Cognetti[8], che si costruisce sull' assunzione di una doppia responsabilità, quella interna tra docenti e studenti nell'esercizio dell'apprendimento critico, quella esterna, sulla utilizzabilità di una conoscenza riflessiva. Questa nuova soglia tra interno ed esterno dell'utilità accademica e dell'utilità sociale che mette sotto una nuova angolazione il significato di terzietà della missione dell'università, abolisce la divisione tra corporate approach e civic approach, tra didattica, ricerca e uso della conoscenza, per farsi invece unico campo dove il sapere è pratico non solo perché viene impegnato per l'azione ma perché viene prodotto attraverso l'azione da tutti gli attori che agiscono, e, per questo, l'interazione, se è campo dell'azione, è anche apprendimento. Tutte le pratiche di apprendimento che favoriscono l'interazione, purché pensate perché agiscano e reagiscano sul campo, una didattica che non simula la realtà ma si fa realtà stessa, apre l'università alla città, facendo la città stessa università, sottraendo il sapere all'indottrinamento e trasformando i laboratori didattici in occasioni di esperienze di cittadinanza attiva e public engagement[9].

La città, quindi, si potrebbe trasformare in laboratorio della formazione della conoscenza riflessiva, in una dimensione del servizio alla comunità che orienta l'eccellenza accademica come scholarship of application, particolarmente abile nell' applicare conoscenza a rilevanti problemi sociali, che sa porsi di fronte alla complessità e alla velocità dei processi della società contemporanea. Un'università che mentre forma, produce riflessioni nate nel corso dell'azione, direbbe Donald Schön, avvicinando il momento della formazione alla pratica professionale, imparar facendo, due attività che, quando sono creative, sono generatrici di nuove conoscenze.

La storia di Matera, una città di cultura prima ancora di essere una sede accademica, potrebbe oggi provare a interpretare l'Università come Multiversity, (Kerr, 2001), vale a dire intendendola risorsa fondamentale per affrontare la sfida alla complessità che impegna il progetto della città contemporanea, aiutando la città a collocarsi criticamente tra passato e futuro a partire da tre grandi sfide: (i) facilitare lo spazio di incontro tra locale e globale grazie all'attrattività a scala internazionale della città di Matera e della capacità dell'università di chiamare giovani e ricercatori formandoli e "appaesandoli" ai valori del contesto; (ii) animare l'interazione della rete di attori che su traiettorie diverse al momento vede città e università impegnate a produrre e condividere conoscenze; (iii) migliorare la qualità urbana collaborando nei processi di trasformazione fisica e infrastrutturale della città e impegnandola sulle dinamiche del riuso e della dismissione[10], ancorando le trasformazioni agli indirizzi programmatici del patrimonio, del greening e dell'agriurbanesimo come valori di spazi, simboli ed economie in grado di ritrovare una autenticità tutta materana nel progetto della città contemporanea[11].

Note

1 Wiewel W., Perry D.C., (2013), "Da enclave ad "anchor institution" sviluppo economico, città e università in America", in Urbanistica n.150;

2 Florida R. (2003), L'ascesa della nuova classe creativa, Mondadori, Milano;

3 Mininni M., Dicillo C., Favia M., Vidal R., (in press), "Matera. Una nuova proposta post agraria?" in Atti della XVII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, L'urbanistica italiana nel mondo. Prospettive internazionali, contribuiti e debiti culturali, Milano, maggio 2014, in Planum. The Journal of Urbanism, (2014), ISSN 1723-0993

4 Gruppo di lavoro del comitato, Direttore, Paolo Verri, Direzione artistica, Joseph Grima - Direttore, Chris Torch, Agostino Riitano. Comitato Scientifico, Paolo Verri, Rossella Tarantino, Gianpiero Perri, Alberto Versace, Antonio Calbi, Pietro Laureano, Franco Bianchini, Francesco Salvatore, Marta Ragozzino, Raffaello de Ruggieri

5 Balducci S. (2014), "La città come campo di riflessione e di pratiche per le università milanesi" in Urbanistica 150-151

6 Schön D., (1983), The Reflective Practitioner, Basic Books, New York (ed. it. "Il professionista riflessivo. Per una nuova epistemologia della pratica professionale", Dedalo, Bari 1993);

7 Cfr. il servizio di Cognetti F., 2013, "La third mission dell'università. Lo spazio di soglia tra città ed accademia", in particolare l'articolo di P.L.Crosta, "Dalla parte dell'università", di Frediani A.A., "Navigating through civil and corporate of UcL. Reflections on Carpenters Estate" in Territorio n.66

8 Cognetti F., (2013), "La third mission dell'università. Lo spazio di soglia tra città ed accademia" in Territorio n.66

9 Crosta P.l. 2013, "Dalla parte dell'università" in Territorio n.66

10 Mininni M., Dicillo C., (2013), Ri-formare Matera. Strategie di riciclo e progettualità agrourbane in Basilicata in Marini S., Santangelo V.(a cura di), (2013), 03 Re-CycleItaly. Viaggio in Italia, Roma - ARACNE editrice srl

11 Cognetti F., (2013), op. cit

Bibliografia

Balducci S. (2014), "La città come campo di riflessione e di pratiche per le università milanesi" in Urbanistica 150-151;

Bianchetti C. (2009), Urbanistica e sfera pubblica, Donzelli, Roma;

Cognetti F., (2013), "La third mission dell'università. Lo spazio di soglia tra città ed accademia" in Territorio n.66;

Crosta P.l. 2013, "Dalla parte dell'università" in Territorio n.66;

Florida R. (2003), L'ascesa della nuova classe creativa, Mondadori, Milano;

Frediani A.A., (2013) Navigating through civil and corporate of UcL. Reflections on Carpenters Estate, in Territorio n.66;

Mininni M., Dicillo C., (2013), Ri-formare Matera. Strategie di riciclo e progettualità agrourbane in Basilicata in Marini S., Santangelo V.(a cura di), (2013), 03 Re-CycleItaly. Viaggio in Italia, Roma - ARACNE editrice srl;
Mininni M., Dicillo C., Favia M., Vidal R., (in press), "Matera. Una nuova proposta post agraria?" in Atti della XVII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, L'urbanistica italiana nel mondo. Prospettive internazionali, contribuiti e debiti culturali, Milano, maggio 2014, in Planum. The Journal of Urbanism, (2014), ISSN 1723-0993
Schön D., (1983), The Reflective Practitioner, Basic Books, New York (ed. it. "Il professionista riflessivo. Per una nuova epistemologia della pratica professionale", Dedalo, Bari 1993);
Wiewel W., Perry D.C., (2013), "Da enclave ad "anchor institution" sviluppo economico, città e università in America", in Urbanistica n.150.

Lo spazio pubblico come motore della rigenerazione urbana

UMBERTO MINUTA

Spazio pubblico e identità
Il dibattito contemporaneo sull'urbanistica e l' architettura hanno nella loro progressione disciplinare inserito la piazza come luogo pubblico per eccellenza, in cui è implicito sia il concetto urbanistico , sia il concetto sociale dinamico e vitale, essa rappresenta l'elemento fondante per definire la complessità della cultura europea, la cultura italiana e la sua evoluzione storica; essa rappresenta la percezione dello spazio architettonico per eccellenza ma anche l' archetipo della convivenza civile, la scena, la quinta architettonica in cui si fa la storia; "è il luogo dei fatti".
Le origini di questa storia risalgono alla Magna Grecia e a Roma, agorà e foro nascevano come simbolo del governo e come architettura per celebrare se stessi (strumentum regni);
Il dibattito rinascimentale tra città ideale e città reale sarà scandito dal fulcro della Piazza che sarà di maschera o di svelamento. Nel Barocco sarà l' elemento cardine per le città di fondazione arrivando ad interpretare e relazionare le tipologie architettoniche e la morfologia urbana;
La revisione critica del modello espansivo (ove ancora lo è) Urbano e gli assiomi del movimento Moderno in atto da alcuni decenni propongono una sorta di "ritorno al Passato" verso la città ottocentesca, che tuttavia non potrà assumere la veste conservatrice delle correnti del New Urbanism.
In un' epoca alquanto schizofrenica ed alla luce di crisi che investe città, architettura e urbanistica, quando ad ogni ispirato ridisegno architettonico si traduce in eccesso di banalità sembra utile chiedersi quanto lo spazio pubblico ed il concetto insito di identità possano diventare il fulcro di un disegno e più ampio progetto di rigenerazione urbana.

Spazio pubblico e città italiana
La contemporaneità italiana, è determinata dalla reale mancanza di una cultura progettuale dello spazio pubblico. Lo sviluppo urbanistico, spesso intensissimo, dettato da interessi per lo più speculativi, genera modelli urbanistici, che si appoggiano ad assi viari già esistenti e che generano spazi anonimi estranei alle caratteristiche tipologiche di piazze. Gli spazi aperti restano quelli di prima, asserviti solo ad esigenze di traffico e con relazioni non risolte con le nuove polarità urbanistiche esterne alla città, quali centri commerciali, nodi di metropolitane, parcheggi scambiatori. Le piazze sembrano luoghi spacciati, ma non è così. Dall'ultimo decennio del secolo scorso è iniziato a cambiare qualcosa. Le città italiane non si estendono più e iniziano a riscoprire potenzialità e rapporti, ricercando in figurazioni finite qualità e identità che le periferie difficilmente possono proporre. L'Italia è una nazione con una intensa e ricca civiltà urbana, con un'estensione capillare su tutto il territorio; trattare di morfologia e di tipologia dello spazio pubblico vuol dire trattare delle città e del rapporto con le vicende storiche ed urbanistiche attraverso cui lo spazio si forma, si arricchisce o decade del tutto. Nella memoria dell'architettura italiana, l'esperienza più densa ed articolata si manifesta nel Medioevo, quando alla precarietà degli insediamenti si contrappone l'affermazione di valori urbani. Si fondano nuove città o si recuperano in modo eccellente quelle abbandonate dai secoli, tanto da affermare che quasi tutte le città italiane sono l'esito della fioritura medioevale. Nell'impianto medioevale, la città si apre su di uno o più spazi spesso solo quello centrale, rimodulando spesso un impianto romano. Qualunque configurazione urbana esprima la morfologia e qualunque dimensione caratterizzi l'abitato, la piazza è il cuore della città, e il centro assume il valore di simbolo della convivenza civile e religiosa e è il luogo del riconoscersi collettivo. Il dibattito rinascimentale tra città ideale e città reale viene scandito dal fulcro della Piazza, con un ruolo di maschera o di svelamento. Il Rinascimento si distingue per la produzione astratta teorica di modelli urbani, ma soprattutto per la nuova configurazione e rimodulazione degli spazi. La mutazione si esercita, quindi sulle città preesistenti, mutando caratteristiche strutturali e formali in relazione con la nuova scena politica della società. La Città diventa il quadro politico di consolidamento delle signorie. Lo spazio pubblico del Rinascimento rimodella le piazze medioevali esistenti e, con sventramenti di tessuti edilizi, segna l'apertura di luoghi ex novo. La funzione cambia in spazi che non del tutto assumono funzioni collettive e sono lenti e futuri i processi appropriazione da parte della popolazione. Nell'epoca barocca il disegno dello spazio pubblico è l'elemento cardine per

le città di fondazione arrivando ad interpretare e relazionare le tipologie architettoniche con la morfologia urbana. L' impianto urbano, si fonda sulla cerniera scenografica che lega strade e monumenti. La città esce per la prima volta dai suoi confini e si ristruttura internamente secondo le esigenze rappresentative dell'aristocrazia. L'Ottocento modifica integralmente la struttura della città. L'impianto urbano prevede un reticolo di strade, le piazze diverranno incroci, giratoie e rondò; le ex porte, diventate barriere daziarie, sono concepite come fulcri per le prime espansioni esterne e per i primi piani di edificazione a bassa densità.
Il dibattito contemporaneo sull'urbanistica e l' architettura hanno nella loro progressione disciplinare escluso dai loro interessi tematici la piazza, il piano urbanistico ha progressivamente spostato la funzione del disegno verso il controllo di destinazioni e funzioni; ma, alla ricerca di una propria autonomia istituzionale e disciplinare anche l' architettura sembra aver escluso per molti anni un vero interesse per lo spazio pubblico, l' attenzione pervicace sul disegno dell' edificio ha permesso di chiamare piazze, spazi vuoti senza relazione con la città, e spesso nulla al contorno; si è spesso lavorato su geometrie banali astrattive ripetitive e a volte monumentali, che sarebbero state ricche e complesse se avessero potuto confrontarsi con il tessuto di una città;
lo spazio pubblico per anni è stato codificato in "ciò che restava" dopo aver disegnato l' edificio puro architettonico;
La diffusa revisione critica, contemporanea, che si manifesta in un modo trasversale toccando temi, sociologici, commerciali, di servizi, e terziario avanzato, propone una attenta considerazione della qualità degli spazi pubblici.

Spazio pubblico e rigenerazione urbana
Nell'ultimo decennio del Novecento, viene riscoperta la vitalità del cuore dalle città europee. Tutta la situazione eccitata dalla storia, su tema dello spazio pubblico ha lasciato un solco profondo ben oltre le produzioni di idee, mentre le strategie attuali impongono, lo zoning, il controllo del disordine, con forme stupefacenti, a volte poco razionaliste e confortate da un assetto normativo totalmente anacronistico.
Lo studio e l'analisi storica dello spazio pubblico rappresentano, ancora oggi, l'esperienza più certa per fissare un orientamento in tal senso in quanto la piazza procede in relazione allo spazio della vita. E i pochi principi desunti dalla storia rappresentano i custodi e i testimoni di una razionalità e di un'oggettività elementare che l'architettura ricerca nei tempi di crisi. Un intenso recupero del rapporto con la storia e un'attenta considerazione delle attese sociali d'oggi potrebbe favorire l'intuizione di nuovi itinerari culturali riguardo al progetto dello spazio pubblico.
Questa intenzionalità in molti modi implica di chiarire il rapporto che si intende stabilire o ri-stabilire sulla consegna storica dell'architettura. Nella contemporaneità, diventa un'esperienza necessaria per proporre nuove soluzioni che confermano il valore della trasmissibilità razionale del progetto.
La VIII giornata di studi INU ponendo la questione sulla Politica delle Città Italiane, e lo spazio collettivo, rilancia il tema dello spazio pubblico, in quanto luogo per eccellenza dei cittadini. Questo concetto, assevera che è con loro che lo si dovrà concepire e rappresenta che lo spazio pubblico diventa parametro essenziale di misura del grado di coesione sociale.
Oggi più che mai, risulta necessario intercettare i motivi che fissano Lo spazio pubblico italiano come luogo deputato alla manifestazione dell' identità del nostro straordinario paese. Capaci di resistere alla tempesta dis-identitaria della globalizzazione, le città italiane figlie della Storia, racchiudono questi spazi preziosi immutabili nel tempo. La cultura architettonica italiana ha espresso ripetutamente i propri orientamenti proprio nel progetto dello spazio pubblico ed esso è la chiave della rigenerazione di ogni comunità urbana.
Adesso sta a Noi ed ai nuovi addetti ai lavori, darsi da fare.

Bibliografia
Franco Mancuso (2012), La Piazza nella città europea Luoghi, paradigmi, buone pratiche di progettazione Edizioni: Il Poligrafo – Padova
Giorgio Ciucci (2002), Gli architetti e il fascismoEdizioni: Giulio Einaudi SPA – Torino-
Dina Nencini (2012), La Piazza Significati e ragioni nell' architettura Italiana Edizioni: Cristian Marinotti
Giovanni Iacometti (2009), L'Apprendista Architetto Note per un apprendistato in architettura Edizioni: Unicopli

La rigenerazione dello spazio pubblico: il Documento Ricognitivo e di indirizzo per i Programmi Operativi di Rigenerazione Urbana della città di Castelfidardo (An)

GIANLUIGI MONDAINI,
CLAUDIO TOMBOLINI
E FABRIZIO BELLUZZI

Le premesse
La città e in particolar modo la città recente è probabilmente, superati i distretti industriali come motori dello sviluppo, il luogo strategico di cambiamento e

innovazione sul quale concentrare le azioni e individuare nuovi modelli di abitare direttamente riferibili ai bisogni reali degli abitanti. Il mercato immobiliare ha preso negli anni che hanno preceduto la crisi direzioni del tutto diverse dalle reali necessità dei cittadini, inseguendo facili economie piuttosto che proporre spazialità di qualità. Lo spazio pubblico, il disegno degli spazi di relazione della città, il contesto materiale e soprattutto quello immateriale fatto di servizi prestazionali, sarà da questo momento il vero valore aggiunto di ogni azione volta alla trasformazione e alla rigenerazione della città recente.
Tanto la città sarà capace di ripensare se stessa partendo appunto dal ridisegno dei suoi spazi collettivi, tanto riuscirà ad essere attrattiva per i suoi abitanti ma soprattutto per gli investitori, reinventando e stimolando una nuova domanda di qualità capace di nuova economia.
Su queste considerazioni si basa la nostra attività di ricerca per la città di Castelfidardo, volta contemporaneamente ad individuare sia aree di potenziale necessità di intervento che strategie operative di stimolo all'imprenditoria private nonché azioni capaci di veicolare un nuovo disegno dello spazio pubblico al servizio di un'utenza dinamica e in continua evoluzione.

Il caso di studio: Castelfidardo (An)

A Castelfidardo (An), il nostro gruppo di ricerca ha lavorato in sinergia con l'Amministrazione alla elaborazione di un iter procedurale e di linee guida progettuali il cui obiettivo fondamentale è la rigenerazione urbana e l'aumento della qualità dello spazio pubblico.
Il miglioramento dell'ambiente urbano all'interno del quale si muove la collettività è infatti l'elemento chiave su cui l'idea di rigenerazione della città contemporanea: solo in presenza di uno spazio pubblico di qualità si creano le basi necessarie all'attivazione di corrette pratiche sociale e si rendono possibili e praticabili interventi virtuosi di investimento privato.
Per sostanziare e inseguire tali obiettivi, abbiamo sfruttato le potenzialità contenute nei Programmi Operativi di Riqualificazione Urbana, innovativi strumenti di pianificazione attuativa introdotti dalla Legge Regionale Marche 22/2011.
Ai sensi della norma citata il primo passo da compiere per ciascuna Amministrazione che intenda utilizzarli, è quello della Ricognizione (Art. 2) della città recente al fine dell'individuazione di possibili aree problematiche sulle quali agire e quello della conseguente approvazione di un Atto nel quale oltre alle aree suddette vengano definiti gli indirizzi di riqualificazione urbana e paesaggistica e gli obiettivi di qualità che si vogliono perseguire. Il nostro lavoro si è concentrato proprio sulla redazione di questo documento, sulla proposta di metaprogetti che testimoniassero possibili modalità di ridisegno dello spazio pubblico come motore per una coerente rigenerazione architettonica e sulla redazione di un protocollo di valutazione della qualità degli interventi.

Gli obiettivi da perseguire con le trasformazioni
Riciclo, riuso, recupero, incentivazione della pedonalità rispetto alla carrabilità, attenzione al verde, attenzione all'introduzione di spazi di socializzazione, ampliamento della dotazione di servizi collettivi e infine tutte le più innovative strategie al fine del risparmio energetico, saranno le nuove modalità con cui la città deve necessariamente ripensare i suoi luoghi, le componenti, le reti, i sistemi che la compongono.
La necessità ineludibile di tali azioni, deriva dalla sempre più evidente assenza di qualità urbana e del notevole caos edilizio della città consolidata: tale situazione impone un'azione coordinata, una visione strategica, capace di opporsi alla genericità attraverso l'introduzione di piccole nuove centralità capaci di mettere in sinergia le potenzialità esistenti e inespresse.
Nell'impostazione del nostro lavoro, rigenerare l'esistente significa perciò lavorare chirurgicamente dove il tessuto recente, le sue incongruenze e le degradate volumetrie offrono opportunità di intervento, esplorando forme e organizzazioni funzionali innovative in grado di stimolare la ricostruzione di qualità identitarie di ciascun luogo che il tempo, l'azione incongrua di operatori senza scrupoli e l'azione della crisi economica hanno inesorabilmente eroso. L'esempio di ricerca proposto intende in via prioritaria rigenerare e recuperare il patrimonio urbano esistente attraverso processi capaci di sinergia tra azione pubblica e investimento privato, operazioni di stimolo attraverso premialità e incentivazione al fine sia del recupero dell'investimento stesso che della ricerca e implementazione di luoghi ben disegnati e accoglienti dedicati allo svago e alla socializzazione.

Gli ambiti di rigenerazione

Sono state individuate all'interno del tessuto urbano di espansione (le aree di intervento devono essere obbligatoriamente comprese nelle zone omogenee B, C e D) cinque ambiti di interesse che circoscrivono luoghi cruciali della città consolidata e che hanno perso la propria identità, per i quali occorre identificarne una nuova, capace nel prossimo futuro di qualità architettonica.
Sulla base di un dettagliato report analitico nel quale sono state evidenziate le caratteristiche urbane, sociali ed economiche del territorio comunale, per ciascun ambito individuato è stata proposta una visione meta-progettuale che, attraverso una configurazione schematica della trama urbana, del possibile programma funzionale e delle volumetrie future adatte allo specifico luogo proposto, ha il compito di identificare tipologie architettoniche, articolazioni spaziali e la possibile qualità raggiungibile.
Gli scenari proposti, ripensano lo spazio urbano attraverso una radicale revisione degli elementi che ora lo compongono: molte delle aree destinate casualmente a parcheggio vengono convertite in luoghi di sosta ed interazione, edifici abbandonati e di scarsa qualità architettonica sono ridisegnati e ripensati come possibili contenitori culturali o come nuove volumetrie

per residenze collettive; spazi di risulta e vuoti urbani possono così essere ribaltati in occasioni di nuova centralità.
Il nostro atto di indirizzo individua infine possibili procedure operative dal carattere concorrenziale che attraverso meccanismi di premialità stimolano l'azione privata che sarà propositiva e potenzialmente efficace quanto sarà capace di incidere sull'effettiva trasformazione dello spazio collettivo. Solo uno spazio di qualità e un contesto stimolante capace di intercettare la domanda e i desideri dei nuovi abitanti può veicolare investimenti più mirati e innovativi.

Le invarianti
Per poter guidare l'investitore privato verso una attenta risposta alle necessità della città e verso il rispetto dei principi fondamentali su cui si fonda il Documento di Indirizzo abbiamo proposto lo strumento delle "invarianti".
Le invarianti sono tutti quegli elementi di natura e necessità pubblica, individuati in fase meta-progettuale e che vanno realizzati totalmente o parzialmente (da determinare caso per caso e con attente valutazioni economiche) da parte del privato, come forma di compensazione diretta di parte delle rendite generate dalle trasformazioni concesse dal PORU.
Per invarianti si intende a titolo di esempio necessità concrete della città come la realizzazione di un parcheggio interrato a servizio di uno spazio pubblico, la riqualificazione di un percorso pedonale, o ancora la piantumazione e l'arredo di alcune aree o percorsi.
Considerando che i PORU sono uno strumento urbanistico di tipo concorrenziale, è possibile che l'Amministrazione si trovi a valutare più proposte associate ad un'unica area di intervento. Si è sviluppato quindi un metodo di valutazione matriciale che permette di determinare qualitativamente e oggettivamente le proposte più vantaggiose e con maggior ritorno per la pubblica utilità, anche alla luce della proposta realizzativa delle invarianti appena descritte. Concorrono al calcolo del punteggio finale indicatori associati alla qualità urbanistica, a quella architettonica e dello spazio pubblico, a quella ambientale, energetica, culturale e paesaggistica, ed infine alla congruità economici, il tutto al fine di conciliare la necessità di servizi e garantire livelli di qualità garantita.

Bibliografia
Boeri S., (2011), The Anti-city, Laterza, Milano
Anselmi C., Prati C., (2010), Upgrade architecture, Quaderni di architettura dell'ANCE, Edilstampa, Roma

Eterorganizzazione dello spazio pubblico

CECILIA MORELLI DI POPOLO

La città come sistema dinamico complesso
Già da diversi decenni si nota come l'utilizzo di sistemi dinamici complessi per spiegare i processi urbani e per impostare la successiva pianificazione sia una scelta vincente sotto diversi aspetti. Cosa si intende per complessità? Interessante è l'inciso di Ruelle citato da Gargiulo e Papa: "Gli organismi viventi sono complessi, le matematiche sono complesse e la costruzione di una sonda spaziale è complessa. Ma che cos'hanno in comune queste cose? Probabilmente il fatto di racchiudere molte informazione difficili da ottenere. Noi siamo attualmente incapaci di creare ex novo degli organismi viventi, abbiamo molta difficoltà a dimostrare certi teoremi matematici e abbiamo bisogno di molto lavoro per concepire e realizzare una sonda spaziale" (Gargiulo e Papa, 1993, p.300). Portugali, analizzando il lavoro di diversi autori (Schrodinger, Allen, Brillouin, Prigogine, e su tutti Batty), scrive come si sia dimostrato "that cities as open and complex systems exhibit all the proprieties of natural complex systems: they are open, complex, bottom-up and are often chaotic. [...]. They further have shown that many of still are, physicists or mathematicians running their models on data about cities" (Portugali, 2013, p.2). L'autore approfondisce ulteriormente il tema, interrogandosi sul ruolo della città fisica all'interno del sistema complesso. La città fisica è un insieme di manufatti, che non sono altro che sistemi semplici, in quanto è possibile definire fino alla più piccola scala la composizione e la meccanica che li rappresenta: un ponte, un edificio, una strada sono essenzialmente dei sistemi semplici che di per sé non interagiscono con l'ambiente o con se stessi. La città è in effetti un 'dually complex systems': da una parte la componente artificiale della città (il sistema semplice), dall'altra quelli che definisce gli 'urban agents'. Sono gli 'urban agents' coloro che, attraverso la loro capacità di interagire (tra di loro, con i componenti artificiali della città e con l'ambiente), trasformano la città artificiale in un sistema complesso. Come anche sottolineato da Popper, è il comportamento degli 'urban agents' a caratterizzare ed identificare ogni città con le sue differenze e le sue prerogative. Infatti la città emerge come risultato delle interrelazioni tra i suoi elementi urbani e quindi si può identificare come sistema artificiale complesso: questi ambienti, visti ad una certa scala, creano relazioni con gli ambienti confinanti, fino a creare un ambiente ancor più articolato (ad esempio un ambiente/i frattale), in cui vivono e lavorano milioni di persone.
Se l'urbanistica è la scienza che studia lo sviluppo della città, o per meglio dire lo sviluppo degli elementi complessi che compongono il sistema città, è facil-

mente intuibile come questa non possa essere una scienza di tipo deterministico. La capacità previsionale che doveva esser propria dell'urbanistica e che, attraverso l'uso di strumenti pianificatori moderni trovava la sua legittimazione, diventa complessivamente sempre più labile. La pianificazione diventa difficile da gestire e completare, la rigidità delle regole non permette cambiamenti e i risultati, quando ottenuti, spesso non rispondono alle necessità che erano inizialmente alla base del processo pianificatorio. L'impatto delle norme sulla vita moderna ha condizionato qualsiasi tipo di azione sulla città: "ciò che può essere costruito o trasformato e dove può esserlo; quali caratteristiche devono avere e quali standard devono rispettare gli edifici; quali attività possono svolgersi in certi edifici o luoghi e a quali condizioni; quali servizi collettivi devono essere garantiti dagli sviluppi immobiliari privati; quali forme d'inclusione ed esclusione valgono negli spazi pubblici e negli spazi privati, ecc." (Moroni, 2013, p.10).

Organizzazione come principio di sistema e autorganizzazione come adattamento al sistema

Visto l'ambiente socio-economico e culturale degli ultimi decenni (Bauman, Sennett, Sassen, ed altri), è difficile poter prefigurare un piano preciso, ma diventa sempre più evidente la necessità di ragionare attraverso scenari adattivi. "L'adattamento è raggiunto mediante la costante ridefinizione del rapporto tra il sistema e il suo ambiente (co-evoluzione). [...] gli organismi non solo evolvono, ma co-evolvono sia con gli altri organismi sia con l'ambiente circostante" (De Toni, Comello, 2005, p. 211). La capacità organizzativa diventa caratteristica fondante del sistema, ed il tipo di organizzazione è quella che ottimizza le interazioni tra i suoi elementi, "ma non in senso assoluto, bensì relativamente alle particolari sollecitazioni provenienti dall'ambiente. Esse agiscono, in sostanza, come un 'suggerimento organizzativo'. Poiché l'ambiente non è fisso, ma mutevole, queste sollecitazioni possono cambiare, e l'organizzazione può risultare non più adeguata. Il sistema dovrà assumerne un'altra, modificando lo schema delle interazioni degli elementi. L'organizzazione, allora, non è fissa: è una configurazione di ordine dinamico; e l'autorganizzazione è il modo in cui il sistema si adatta all'ambiente, contrastandone le azioni distruttive e salvaguardando la propria integrità" (Bertuglia e Staricco, 2000, p.4). La capacità di autorganizzarsi è vista quindi come una forma di evoluzione attraverso cui un sistema è in grado di conservare una buona capacità di adattamento al suo ambiente. Inoltre, attraverso l'autorganizzazione, un sistema impara a conoscere l'ambiente in cui vive, ed a comportarsi di conseguenza.

L'abilità organizzativa diventa la proprietà costituente del sistema, infatti definire la città come un sistema complesso "significa affermare che la città è riconducibile ad un insieme di componenti tra loro in relazione (sistema), che i processi del sistema non sono gestibili e controllabili con strumenti deterministici (sistema complesso) ed, infine, che l'evoluzione futura del sistema-città non è prevedibile linearmente sulla base della conoscenza delle condizioni iniziali (sistema dinamicamente complesso)" (Gargiulo e Papa, 1993, pp. 301 – 302).

Eterorganizzazione come forma di equilibrio

Se le condizioni al contorno ci portano a vedere il mondo in una situazione di continua irrequietezza e preoccupazione, ci si interroga sempre più su come la città (intesa come il luogo in cui si concentrano la maggior parte delle attività e fulcro dell'economia di una società) possa evolvere.

Nell'ambiente urbano è difficile ritrovare forme di autorganizzazione, a causa di una netta predominanza dell'iperdeterminazione normativa. La preponderanza dell'associazione urbs-polis a discapito della civitas causa la perdita di relazione tra i diversi elementi del sistema (civitas, urbs e polis). Il governo della città nel sistema Italia si basa sempre su un sistema amministrativo di tipo top-down, sia dal punto di vista puramente burocratico che da quello pianificatorio.

D'altra parte, per quanto una forma di gestione della città che coinvolge i cittadini in tutti i suoi passaggi, aumentando il livello di condivisione e di consapevolezza dei limiti e delle possibilità della città, sia più che auspicabile, diventa molto difficile da poter perseguire, per la mancanza di una supervisione in grado di gestire, a livello macroscopico, quali possono essere gli indirizzi e i regolamenti generali di uso dello spazio.

"Se l'autoorganizzazione, da sola, non è più efficace, è anche vero, però, che il progettista rischia di vedere vanificati i suoi sforzi di gestione della città, se non tiene conto di come i processi spontanei, che avvengono a livello microscopico, possano influire sui suoi interventi" (Bertuglia, Staricco, 2000, p.202). Già De Carlo indicava come la partecipazione sia alla base della condivisione degli strumenti, della trasparenza e dell'onestà della pianificazione. "L'urbanistica partecipata rappresenta una città diversa, abbatte gerarchie e propone i valori di diverse categorie sociali. In questo senso è un'utopia, in quanto opposta alla realtà esistente, alle sue istituzioni, ai suoi riti, ai suoi simboli dominanti, ai suoi sistemi di valori, di norme, di divieti, alle sue gerarchie, ai suoi rapporti di dominio e di proprietà" (De Carlo cit. da Perin, 1992, p.371). E ancora, "ottimizzando l'iniziativa di un individuo o di un gruppo, in un dato momento, si determinano ripercussioni che alterano il contesto delle decisioni relative all'azione da parte di altri individui o gruppi in momenti successivi. Ogni qualvolta prendiamo l'iniziativa nel nostro ambiente, per il nostro interesse, le ripercussioni di tale atto si diffondono come increspature dell'acqua di uno stagno in cui è stato tirato un sasso" (Bertuglia, Staricco, 2000, p.202).

Gli 'urban agents' hanno una naturale capacità di essere pianificatori e designer, e questa capacità permea la vita della città e dei centri abitati, ed è ciò che permette la creazione in maniera più o meno consapevole dei manufatti. L'atto di pianificare compiuto da un urbanista come si può confrontare con quella spon-

tanea degli 'urban agents' che vivono la città? Se da una parte le teorie dell'urbanistica fino all'inizio del Ventesimo secolo vedevano la pianificazione come un atto da compiere al di fuori dei processi spontanei, questo modo di interpretare la città dimostra come si tratti più di una realtà composta sia da processi di tipo bottom-up e da processi pianificatori di urbanisti di tipo top-down (dually complex system): "each urban agent is seen as a planner at a certain scale, and, that due to the property of nonlinearity that characterizes the city as a complex system, it is often the case that the planning or design action of a single non-professional urban agent/planner/designer dominates the city much more that the plans and designs of the professional planners" (Portugali, 2013, p.4).
In molti studi (Mela e Preto, Bertuglia e Staricco, Pumain, Sanders e Saint-Julien) si evidenzia come sia diventa necessaria una forma di etero-organizzazione che permette di avere un adeguato bilanciamento tra la pianificazione di tipo top-down e la autorganizzazione, di tipo bottom-up. Il processo pianificatorio diventa così realmente il risultato di un metodo urbano in parte spontaneo: il risultato di tutto il processo non può essere fissato a priori, ma la conoscenza e consapevolezza degli spazi da parte dei cittadini è un obiettivo raggiunto.
Si può così sperare di raggiungere il risultato di trasformare il cittadino in un abitante attivo, lasciandogli la libertà di poter agire nel rispetto e nella tutela del territorio e degli altri cittadini, uscendo da quel labirinto burocratico e normativo che diventa un alibi del non-far niente per lo sviluppo delle città. Come indicato da Florita, i tre elementi chiave che coinvolgono la vita di un organismo sono: "coerenza (auto-organizzazione), rapporto con l'ambiente (eterorganizzazione), ed evoluzione"

L'eterorganizzazione nell'uso della città
Il risultato dell'eterorganizzazione su tutto il contesto urbano è attualmente incerto, di difficile prevedibilità, e spesso legato a sperimentazioni o progetti che rimangono principalmente sulla carta. La massima flessibilità urbana rimane il contesto descrittivo a cui ci si riferisce per immaginare la città del futuro, in quanto si può delineare solo in questo scenario un luogo in cui sia data ai cittadini la possibilità di scegliere e cambiare, modificare ed evolvere lo spazio in continuazione. Questo tema, con diverse declinazioni, è stato affrontato da diversi autori attraverso alcuni progetti come il Piano per la Baia di Tokyo di Kenzo Tange (1960), New Babylon di Constant (1954 – 1969) o la Plug-In City degli Archigram (1964) dove i cittadini avevano la possibilità di gestirsi il proprio spazio nonostante ci fosse una struttura urbana fortemente progettata.
Attualmente i più interessanti studi tratti da diversi temi di approfondimento sullo sviluppo della città futura vengono da un istituto di ricerca della Delft University, il "The Why Factory?" (T?F), in collaborazione con il gruppo MVRDV. Si citano i progetti AnarCity (Paris e Tabula-Rasa di "T?F"), e Freeland (di MVRDV) come i più rappresentativi. In particolare l'ultimo potrebbe essere l'esempio pratico di una città eterorganizzata: ci sono alcune regole alla base a cui riferirsi, ma lo sviluppo della città è totalmente libero secondo le necessità dei cittadini; la comunità si auto-organizza in quanto le necessità sono le stesse per tutti, e diventa normale la ricerca di un equilibrio in grado di bilanciare gli interessi, nel rispetto l'uno dell'altro. "It is a next step in evolutionary urban development. It introduces a radical new model within the current urban planning, totally oriented in the user and totally flexible by which the area will be transforms into a differentiated, experimental and surprising urban areas" (http://www.mvrdv.nl/projects/oosterwold/).

Eterorganizzazione nello spazio pubblico
L'applicabilità diventa sicuramente maggiormente gestibile e più chiaramente dimostrabile in spazi di minor dimensione dove l'apporto del cittadino è sicuramente presente e dove può dare il proprio contributo in modo continuo: l'organizzazione e gestione dello spazio pubblico.
Nella Carta dello Spazio pubblico, definita a Roma nel Maggio 2013, si esprime come il valore della partecipazione attiva dei cittadini (organizzati in gruppi, as[6]sociazioni, o singoli cittadini) all'interno del processo pianificatorio debba essere un elemento considerato e incentivato. Quando si tratta di spazio pubblico si fa infatti riferimento ha un luogo accessibile e fruibile da tutta la cittadinanza liberamente. Questi spazi possono diventare luogo di vera democrazia quando sono gli stessi cittadini a dare un'identità agli spazi, caratterizzandoli e rendendoli propri, presidiandoli, rinnovandoli, riciclando e mantenendoli, grazie ad un nuovo modo di immaginarne la gestione (Biennale dello Spazio Pubblico). Molti sono gli esperimenti fatti in questo campo, in particolare in parti di città ad alta densità (come New York), o in paesi del nord Europa.
L'uso dello spazio secondo queste premesse dà luogo e forma una serie di alternative, come la creazione di spazi per eventi temporanei ed itineranti, tematiche cicliche dello spazio urbano ecc. Se lo spazio pubblico è il luogo in cui è maggiormente possibile organizzare forme di gestione partecipata, i risultati sono fortemente differenziati gli uni dagli altri. Le differenze dipendono principalmente dall'uso che si fa dello spazio: i luoghi rifunzionalizzati per un dato periodo, possono, per una ragione o per l'altra, necessitare di ulteriori cambiamenti. L'elemento che maggiormente distingue un modo di interpretare questo tipo di uso dello spazio rispetto ad altri, è il fattore tempo.

Il tempo come caratteristica dello spazio eterorganizzato
L'uso temporaneo dello spazio è una caratteristica intrinseca dello spazio pubblico. Nel passato ad esempio le piazze modificavano la propria funzione nell'arco del tempo (sia stagionale, che mensile, che giornaliero) adeguandosi alle necessità dei cittadini: da

luogo del mercato ai concerti, da spazio per i dibattiti politici a giochi per i bambini, muovendo o adattando pochi elementi di arredo urbano. O ancora in occasione di particolari eventi che coinvolgono tutta la città, sono determinati arredi urbani che identificano gli spazi e trasformano la città (ad esempio il Salone del Mobile – evento principale e il Fuori Salone – "spazio accessorio" dell'evento, a Milano). Nella maggior parte dei casi il 'city event' ha una durata brevissima, ma in alcuni casi può essere anche ricorrente. Lo spazio può essere caratterizzato da strutture temporanee singole o più complesse, generalmente prefabbricate, in grado di ospitare alcune funzioni, o può essere libero, e in alcuni casi attrezzato dai singoli fruitori (ad esempio il mercato nelle piazze, o gli accampamenti di tende in occasione di particolari eventi come il Burning man camp). L'analisi delle politiche temporali dell'uso della città e degli spazi non è un tema nuovo (su tutti si cita Bonfiglioli).
L'area in grado di ospitare eventi deve essere flessibile e adatta ad ospitare nuovi usi e nuovi elementi: si tratta sia di spazi con una precisa funzione, ma in grado di adattarsi a nuove (come le piazze), sia spazi che possono essere dedicati esclusivamente ad ospitare eventi che cambiano continuamente. Nel primo esempio possono rientrare anche tutti gli spazi dismessi come vecchie fabbriche, depositi, ecc che, grazie all'azione attiva dei cittadini, possono temporaneamente diventare luoghi che ospitano diverse attività in attesa di una funzione di riuso finale.
La caratteristica principale dello spazio pubblico eterorganizzato, a prescindere da proprietà funzionali, rimane la collaborazione attiva dei cittadini, che partecipano sia a livello decisionale (funzioni, attività, cosa e come si vuol fare in un determinato spazio) sia a livello operativo. Diversi sono gli esperimenti urbani che hanno coinvolto i cittadini nella trasformazione e riuso degli spazi. In una zona di Zaragoza, Spagna, il recupero dei vuoti urbani ha visto il lavoro attivo dei cittadini sotto la supervisione ed attraverso il progetto (condiviso) di un gruppo di architetti (Garvalosdimonte arquitectos), trasformandoli in spazi adatti al gioco dei bambini e dei ragazzi, a luoghi di incontro per gli adulti e ad orti urbani. Il gruppo Collectif etc. promuove i progetti di trasformazione temporanea di spazi dismessi o destinati ad altro uso (ad esempio parcheggi), in grado di coinvolgere il più grande e ampio numero di cittadini con il fine di sensibilizzare al miglior uso della città e dei materiali, riciclando e trasformando materiali di scarto in nuovi elementi di arredo urbano; l'evento che può durare un tempo brevissimo, viene preceduto da momenti di progettazione partecipata; l'evento in sé è vissuto quasi come una forma di festa cittadina (si cita il progetto Défrichez-là a Saint Etienne, 2011) . Il progetto d Boa Mistura del 2012 per il recupero delle strade nelle favelas di San Paolo nasce grazie al lavoro partecipato degli artisti e dei bambini, che lo hanno anche realizzato.

Conclusioni
In questa nuova ottica, si dovrà modificare il ruolo dell'urbanista che diventerà di mediatore tra la storia della città e le spinte allo sviluppo: un ruolo difficile e di grande responsabilità nell'interpretazio-ne delle richieste e delle aspettative dei cittadini, nella traduzione di queste in un disegno urbano e nel pesare quelle che hanno un reale effetto per il benessere della comunità. Il piano è dei cittadini e non dell'urbanista. (Samonà, 1953, 1975). L'urbanista diventa un law-maker in grado di costruire delle regole e dare delle direzioni che permetteranno alla polis di gestire il territorio ed alla civitas di disegnare il territorio.
La struttura normativa necessiterà di una revisione per potersi adeguare: da regole strette e prescrittive, a norme flessibili. In questo modo la città potrà essere gestita e concepita in modo nuovo, grazie alla collaborazione della struttura amministrativa e dei cittadini. Chiaramente prima di potersi affidare ad una forma eterorganizzativa (e quindi ad una maggior flessibilità) per l'uso degli spazi (e poi della città), quello che si dovrà adeguare è in primis lo stato mentale con cui i tecnici sono abituati ad agire e pensare: la rigidità normativa, l'incapacità di accettare cambiamenti, la difficoltà a definire il "bene comune" sono argomenti che vanno prioritariamente ridefiniti.

Bibliografia
Allen, P., Sanglier, M. (1981), Urban evolution, self-organization and decision making, Environment and Planning, volume 13 (pag. 169 – 183)
Batty, M. (2012), "Urban regeneration as self-organization", in Architectural design, n.° 215 (pag. 54 – 59)
Batty, M., Marshall, S. (2009), The evolution of cities: Geddes, Abercrombie and the New physicalism, Town Planning Review, Liverpool University Press 80 (6) (pag. 551 – 574)
Bauman, Z. (2005), Globalizzazione e glocalizzazione, Il Mulino, Bologna
Bauman, Z. (2001), La società individualizzata, Il Mulino, Bologna
Bauman, Z. (1999), La società dell'incertezza, Il Mulino, Bologna
Bertuglia, C.S., Staricco, L. (2000), Complessità, autorganizzazione, città. FrancoAngeli Editore, Roma
Bonfiglioli, S. (2010), "Il progetto della città contemporanea. Il tempo ridisegna lo spazio dell'abitare e nuovi attori sociali sensibili all'organizzazione dei tempi della città si affacciano alla scena pubblica", in La città e il tempo: interpretazione e azione, (Bossi, Moroni, Poli, a cura di) Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) (pag. 145 – 152)
Bonfiglioli, S., Mareggi, M., (1997), "Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città",Urbanistica Quaderni, n. 12, Inu Edizioni, Roma, 1997
Cesareo, V. (2011), Globalizzazione e contesti locali. Una ricerca sulla realtà italiana. FrancoAngeli Edizioni, Roma.
De Lotto, R., Morelli di Popolo, C. (2012). "Opportunità e limiti della città flessibile". In L'urbanistica che cam-

bia. Rischi e valori, Planum, The journal of urbanism, n.° 25, vol. 2/2012
De Toni, A.F., Comello, L. (2005). L'emergenza dal basso è il futuro più affascinante per le organizzazioni, Quaderni di Management, n. 1.
Florita, M.O. (2011), L'intreccio. Neuroscienze, clinica e teoria dei sistemi dinamici complessi. FrancoAngeli Edizioni, Roma.
Friedmann, J. (1965). Comprehensive planning as a process, in Journal of the American Institute of Planners n.° 31 (pag. 195 – 207)
Gargiulo, C., Papa, R. (1993), "Caos e caos: la città come fenomeno complesso" in Per il XXI secolo: una enciclopedia e un progetto, Università degli Studi di Napoli, Federico II (pag. 297 – 306)
Infussi, F. (1992). "Giuseppe Samonà. Una cultura per conciliare tradizione e innovazione". In P. Di Biagi & P. Gabellini (Ed.), Urbanisti Italiani (pp. 333 – 394), Editori Laterza, Roma.
McLoughlin, J.B. (1969). Urban & Regional Planning. A System Approach. Faber and Faber, London (UK)
Morelli di Popolo, C. (2013), "La rilettura della città come sistema organico verso nuove interpretazioni" in Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo, a cura di Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C., Dossier n.°4, INU Edizioni, Roma (pag.179–181)
Morelli di Popolo, C. (2013), La città flessibile. Le dimensioni della flessibilità nella città contemporanea e futura, tesi di Dottorato di Ricerca in Ingegneria Civile ed Edile/Architettura, Università degli Studi di Pavia
Moroni, S. (2013). La città responsabile. Rinnovamento istituzionale e rinascita civica. Carossi editore, Roma.
Perin, M. (1992). Giancarlo De Carlo. Un progetto guida per realizzare l'utopia. In P. Di Biagi & P. Gabellini (Eds.), Urbanisti Italiani (pag. 333 – 394), Editori Laterza, Roma.
Portugali, J. (2013), What makes city complex?, Paper pubblicato su spatialcomplexity.info di Batty M.
Portugali, J. (2000), Self-Organization and the City, Springer, Heidelberg, Berlin
Pumain, D., Saint-Julien T., Sanders, L. (1984). Dynamics of spatial structure in French urban agglomeration. Paper of the Regional Science Association, 55 (pag. 71 – 82).
Ruelle, D. (1984). Determinismo e predicibilità. In Le scienze n.82, Le Scienze S.p.A. Editore
Sassen, S. (1999), The global city: New York, London, Tokyo, Princeton University Press, Princeton, USA
Sennett, R. (1999), L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalism sulla vita personale, Giangiacomo feltrinelli Editore, Milano

La città del viaggiatore e il ruolo dello spazio pubblico

FABIO NASELLI E ALICE ALBANESE

Lasciateci alle spalle le "certezze" (di deriva deterministica) che hanno influenzato teorie e pratiche del recente passato e complice una certa inadeguatezza (o lentezza eccessiva nel recepire nuove istanze) e frammentarietà del quadro normativo di riferimento in campo urbanistico in Italia, oggi la disciplina della pianificazione spaziale si trova oggettivamente a corto di strumenti consolidati ovvero in una costante e continua ricerca di pratiche e esperienze, spontanee e alternative, capaci di fornire quelle nuove risposte per quelle nuove istanze emerse già dalla fine dello scorso secolo e per quelle emergenti in questo primo quindicennio del nuovo. Nuove istanze declinabili in nuovi (o rinnovati) ambiti e nelle conseguenti intersezioni tematiche, che invitano a riflettere su percorsi di ricerca e di sperimentazione applicata molto diversi dai percorsi consolidati e che fanno i conti con visioni, interpretazioni e sensibilità personali; sempre più spesso dal forte sapore etico e nascenti da sperimentazioni individuali senza le quali la disciplina urbanistica sarebbe ancora ferma agli strumenti e agli approcci tradizionali.

Il concetto di piazza o di luogo pubblico, altro dal costruito, tanto caro a Camillo Sitte e ripreso da più autori e con molteplici accezioni (a volte additive, altre sottrattive del suo ruolo) nel corso del XX secolo, si è radicalmente trasformato e ampliato nei suoi significati e nei suoi significanti, già a partire da questo primo decennio di questo XXI secolo.
Lo spazio urbano aperto (sia pubblico, sia privato) inoltre, rilascia una precisa "immagine della città" alla variegata e policroma nuova utenza della città che, con l'occasione dell'incremento delle relazioni fisiche generato dal proliferare di relazioni non fisiche a partire dalla seconda metà del secolo passato, si è spostato, di pari passo alla definizione di utente della città inteso fondamentalmente come cittadino residente, anche ad altre figure come il visitatore occasionale o temporaneo. Un'immagine che è certamente più complessa e comprensiva di quella delineata negli scritti di Lynch (Lynch K., 1960) ma che come quella ha profonde implicazioni psicologiche, strutturali e, anche, operative.
Si tratta di un'immagine – la prima immagine – complessiva e complessa del paesaggio urbano visitato, che può essere in grado di rendere, o non rendere, facilmente "accessibile" la forma della città e di conseguenza anche la sua facile "usabilità". Una comprensione olistica e diretta che può avere la capacità di attrarre o rigettare l'ospite/utente transitorio e quindi potenzialmente generatrice di nuove fruttuose relazioni e potenziale occasione per la difesa, la ri-nascita

o per la nascita ex-novo di forme di micro-economia urbana diffusa. Una micro-economia basata essenzialmente sulla valorizzazione del patrimonio culturale, in senso ampio del termine, sulla produzione dell'artigianato di tradizione (che in questo nuovo mercato recupera spazi di vita a "km 0") e sull'agro-alimentare di alta qualità (l'unica forma sulla quale possiamo recuperare competitività in rapporto con i mercati trans-nazionali)[1].
Oggi possiamo affermare che le politiche e le strategie urbane e ambientali riconoscano sempre più l'importanza strategica degli spazi aperti urbani e periurbani che, nelle nuove accezioni, diventano occasione per generare nuove forme di democrazia urbana diffusa, nuove economie locali, attrarre investimenti, anche e soprattutto privati, e in generale per migliorare la qualità della vita delle comunità di urban users interessati e coinvolti nei processi di trasformazione. La disponibilità di spazi aperti diventa anche risorsa suolo capace di contenere un certo numero di quelle nuove funzioni, strutturali e infrastrutturali, di cui c'è una estrema necessità nella nuova ottica di auto-sostenibilità e continuità eco-ambientale, come per la produzione di energie rinnovabili o la costituzione di orti urbani, il mantenimento delle bio-diversità o la chiusura dei cicli delle acque e dei rifiuti. Contaminandosi anche con altre discipline come il Design per lo spazio pubblico o alcune delle branche dell'ingegneria ambientale o energetica o, ancora, con le discipline che si muovono nel campo della psicologia sociale e dell'antropologia urbana, ecc.
Questi e altri nuovi ruoli assunti dallo spazio pubblico (o in un senso più esteso dallo spazio urbano aperto) sono stati resi espliciti, e a volte codificati, da una serie di documenti d'indirizzo prodotti dalla seconda metà inoltrata del XX secolo[2].
Mentre da un lato si ri-scopriva il valore dello spazio aperto in ambito urbano e se ne cominciavano a delineare nuovi profili d'uso, di pari passo assistevamo ad una evoluzione e un incomplessimento del concetto di utente urbano. Fra le evoluzioni avutesi nella città e nelle società urbane (evoluzioni tutt'ora in-progress) vi è quella che ha riguardato la qualità dell'utenza urbana, la città multietnica e accessibile a tutti ha determinato l'emersione esplicita di nuove categorie di utenza che si sono affiancate a quelle tradizionali della disciplina, per esempio con il sopraggiungere della figura del migrante, o con l'estensione delle "tipologie" di categorie deboli, per giungere all'introduzione dell'utente turista che, nelle forme evolute e responsabili che il settore ha assunto, da semplice spettatore esterno e spesso non coinvolto nelle relazione vere col luogo (nel turismo organizzato di stampo tradizionale) diventa utente responsabile, attento e coinvolto al destino della città e dell'identità peculiare che essa veicola.
Il ruolo, nell'accezione proposta in questo scritto, dello spazio pubblico (ma preferiremmo riferirci più complessivamente allo spazio aperto urbano) si gioca, oggi, sui temi della sua reale fruibilità, della sua qualità e della sua capacità di dare risposte a tipologie di utenti e funzioni in continua evoluzione e trasformazione. In questo senso le pratiche per lo spazio urbano devono sempre più tenere in considerazione nuove politiche e strategie anche per quelle nuove forme di accoglienza capaci di generare sviluppo nel tessuto urbano. Il tutto amplificato dalle nuove tecnologie e dall'introduzione del concetto di spazio virtuale[3].
Un aspetto "particolare", quindi, dell'approccio allo spazio urbano ma di notevole consistenza per le città italiane (piccole e grandi) in quanto tutte contenitori naturali di cultura e storia, in particolare se si considerano la dimensione oggi assunta dal mercato del turismo e le sue prospettive di crescita e si intersecano con le necessità di attrazione generate dalla crescente competizione urbana.

L'approccio al tema di una forma di progetto urbano innovativo, ricercato strumentalmente attraverso la rilettura del "turismo" in chiave di supporto per la valorizzazione endogena e auto sostenibile dei piccoli sistemi locali di offerta, assieme alla ricollocazione della dimensione "relazionale" come catalizzatrice della integrazione delle dimensioni territoriali tipiche della scala locale (strategiche, politiche, architettoniche, economiche, sociali, ambientali, storiche, culturali, ecc.) hanno guidato l'attività di ricerca applicata che sta alla base dell'individuazione di un'alternativa mediterranea allo sviluppo. I sistemi territoriali locali, oggi aggrovigliati nelle maglie del mercato finanziario e dei capitali "senza padrone" ma in grado di pilotare scelte nazionali e sovranazionali, devono necessariamente e improrogabilmente individuare nuove linee di sviluppo, più consone alla dimensione della persona umana.
Questo quadro di informazioni, assieme ad un lavoro di studio e ricerca di oltre dieci anni, è servito a rafforzare la visione del Turismo come supporto per uno "Sviluppo Relazionale Integrato"[4], un modo nuovo di intendere lo sviluppo che possa non "rincorrere" modelli esterni e globali ma cercare strade alternative, territorializzate nel e dal Mediterraneo, che mirino alla sistematizzazione e condivisione dell'enorme patrimonio di capitale reale diffuso, fatto di risorse reali e di esperienze locali, in un'ottica di valorizzazione delle differenze e di rispetto delle identità sociali, culturali e produttive locali, con un particolare riferimento al nostro contesto mediterraneo, da sempre paradigma riconosciuto di esperienze di scambio e di condivisione.

L'arrivo delle nuove tecnologie e in particolare di quelle informatiche ha offerto attraverso la città intelligente una valida alternativa per migliorare il profilo competitivo di una città e la qualità della vita al suo interno. Tale miglioramento, in tal senso, non è più necessariamente collegato alla dotazione di infrastrutture fisiche, ma soprattutto alla capacità di far muovere e veicolare conoscenza e capitale umano e sociale. L'idea di base sviluppata dal MIT[5] per la Smart City – secondo la quale la città del futuro dovrebbe prendere la propria configurazione a partire dalle per-

sone e dalle comunità che vivono presso di essa - era dunque intrinsecamente legata al concetto di capitale umano e sociale, tuttavia le azioni intraprese in questa direzione, comprese quelle dell'Unione Europea, non hanno recepito in pieno il concetto proposto da Mitchell, indirizzando per la maggior parte i propri sforzi economici ed intellettuali verso la tecnologia e il business.
A partire dal presupposto che il patrimonio dei Beni Culturali (nell'accezione più ampia dato al termine nel testo) possa essere motore di sviluppo per le città e i loro territori si è fatta avanti una nuova economia, quella della classe creativa, all'interno della quale anche le città si sono ritagliate un proprio spazio. Per Maurizio Carta, ad esempio, sono tre i fattori "competitivi" delle città creative: cultura, comunicazione e cooperazione.
Il primo, la cultura, affonda le proprie radici nella storia e ha a che fare con il talento delle città, ovvero la sua risorsa distintiva, la sua identità culturale e la sua diversità storica e sociale. È questo "talento urbano" che è in grado di produrre valore.
Il secondo, la comunicazione, cioè la capacità di trasmettere e divulgare conoscenza, ampliare i processi di partecipazione, coinvolgere in tempo reale gli abitanti. In questo le ICT ci consentono di ottenere alti risultati minimizzando congestione, inquinamento e degrado.
Il terzo fattore, la cooperazione, significa trovare un comune denominatore per tutti gli approcci differenti, mettere a sistema componenti eterogenei verso obiettivi comuni.
Verso una Smart City, attraverso gli Smart Citizens; una città che reinventa il proprio metabolismo e che fonda il suo sviluppo sul capitale umano e sociale, sulla cultura, sui processi di partecipazione, sulla cultura.
La visione di Smart City da cui siamo partiti vedeva l'utilizzo delle ICT al fine di integrare informazioni e poterli facilmente canalizzare verso gli utenti finali: i cittadini[6]. La visione di Mitchell di una conoscenza globale richiama la visione enciclopedica, secondo Veltman infatti il carattere globale della conoscenza rappresenta l'ultimo sviluppo dello stesso processo che portò alla realizzazione della biblioteca di Alessandria, nel XVIII secolo i filiosofi francesi propongono l'Encyclopédie, finchè nel XX secolo si comincia a parlare di conoscenza online che genera world brain, collective intelligence, enduring knowledge, ecc.
Per potere mettere a sistema un vasto numero di informazioni, il primo passo è certamente quello di strutturarlo in funzione dell'utenza finale, differenziando sia il tipo di informazione che il suo linguaggio e la sua qualità.
Potremmo classificare i fruitori di questa mole di dati in 5 categorie differenti (Isaacson W., 2011): turisti, cittadini, operatori, tecnici, studiosi.
Allo stesso tempo è importante che l'innovazione tecnologica si rivolga verso la soluzione più intuitivamente comprensibile e di facile impiego per l'utente finale, al fine di preservarne la sua competitività e sopravvivenza all'interno dell'offerta globale e di garantirne una usabilità immediata.
Un cambiamento significativo si è avuto col passare dal web 1.0, nel quale si assisteva alla visualizzazione passiva dei dati (era del webmaster), al web 2.0 nel quale sono consentiti all'utente la creazione, la condivisione e l'aggregazione di dati web (Community generated data).
Gli User Generated Content (UGC) oggi raggiungono numeri davvero impressionanti: 6 milioni di video Youtube, 3,5 milioni di foto su Flickr. Esistono due questioni fondamentali che caratterizzano questi nuovi approcci da parte degli utenti:
-La diffusione di standard, che permette di integrare differenti componenti indipendentemente dalla tecnologia con cui sono stati sviluppati;
-La geolocalizzazione, che ha la capacità di attivare skills spaziali (Calabrese F., et al., 2009).
Recentemente si sta sviluppando una nuova fase, chiamata web 3.0. L'idea di base è che il web sia in grado di eseguire compiti complessi, finora considerati unica prerogativa umana. La caratteristica fondamentale è quella di elaborare e fornire informazioni realtime a partire da sensori applicati sugli oggetti (Internet of Things).
L'Interner of Things (IoT) – termine coniato dal MIT – parte dal presupposto che ogni oggetto della nostra quotidianità[7] possa essere connesso in rete e possa comunicare con altri oggetti con o senza l'intervento umano. Ciò che caratterizza l'IoT è la gestione dell'eterogeneità. La centralità delle comunicazioni mobili e la diffusione capillare dello smartphone rende tutto questo un fenomeno in crescita esponenziale[8]. È evidente che non si tratta di semplice progresso tecnologico ma di un nuovo modo di vivere lo spazio e gestire la conoscenza e le relazioni.
L'uso congiunto della geolocalizzazione e dell'IoT può consentire il Geotagging, ovvero il processo di aggiunta di metadati di identificazione geografica. Questa tipologia di condivisione dei dati può aiutare gli utenti a trovare una gran quantità di informazioni a partire da una localizzazione. Sul Geotagging si basano tutta una serie di applicazioni basate ad esempio sul riconoscimento a partire da un'immagine. Il Metropolitan Museum of Art ha annunciato che presto si potrà utilizzare Google Goggles per ottenere informazioni sulle opere esposte nel museo.
Un altro sistema che ci consente di interagire con la realtà in modalità virtuale è la Realtà Aumentata (AR). L'evoluzione 2.0 della AR consente di utilizzare questo sistema su scala globale e da più persone contemporaneamente, vedere overlays virtuali dell'informazione collegata al luogo reale in cui ci si trova, nonché aggiungere i propri contenuti.

Il ruolo dello spazio pubblico, in conclusione, come luogo d'incontro - dove si tessono le relazioni sociali e si affermano identità locali - e come luogo in cui si costruisce e si consolida l'immagine complessiva della città (la piazza, la strada, il parco, il monumento, la biblioteca di quartiere, il mercato, ecc.) diviene anche

l'occasione dove diverse utenze possono interagire e condividere il destino degli spazi urbani e quindi della città.

Note

1 "Ecco perché il futuro più prossimo di molti dei paesi che circondano il Mediterraneo, e l'Italia non fa eccezione, si deve giocare prioritariamente sui tre settori che sono alla base di uno sviluppo reale delle regioni del bacino: il settore agro-alimentare, prevalentemente quello di qualità alta e altissima (penso soprattutto al mercato del biologico e dei prodotti di nicchia che nelle nostre regioni hanno numerosissime opportunità, a volte uniche al mondo); il settore della piccola e media impresa, con riguardo particolare all'artigianato di tradizione (con il termine "artigianato di tradizione" si vuole intendere una forma di artigianato che contemporaneamente ambisca ad un prodotto di alta qualità, collocato in una sua specifica connotazione storica e tradizionale, nei processi, nelle tecniche e nelle materie prime utilizzate, nonché che abbia a cuore anche il processo culturale che accompagna la creazione e la produzione del bene.); il settore dei beni culturali, monumentali e paesaggistici (visto in chiave di promozione del prodotto storico/culturale in un'ottica di competizione internazionale dell'offerta di qualità)". (Naselli F., 2005)

2 fra gli altri citiamo: Libro Verde sull'Ambiente Urbano (1990); Carta di Aalborg (1994); Quadro di Azione per uno Sviluppo Urbano Sostenibile (1998); Convenzione europea sul Paesaggio (2000); Strategia tematica per l'ambiente urbano (2006); Carta di Lipsia (2007); Carta dello spazio pubblico (2013); Manuale per lo Spazio Urbano (2013).

3 La società negli ultimi decenni ha subito irreversibili processi evolutivi che hanno definitivamente modificato la percezione umana del tempo e dello spazio. La rivoluzione tecnologica ha catapultato la società in un luogo fatto di spazi dilatati all'infinito e di tempi prossimi allo zero. Una società veloce che si snoda lungo i rami di una rete spesso invisibile fatta di luoghi dove si compiono atti reali, atti che interagiscono con la città, luogo (invece) estremamente finito e sempre più costretto e fatto di tempi gravemente lunghi. Il sistema città oggi ha ispessito dunque la sua complessità inserendo tra le sue variabili spaziali tutta una serie di nuovi luoghi virtuali che interagiscono concretamente con i processi sociali e spaziali.

4 Dal punto di vista teorico lo "Sviluppo Relazionale Integrato" (SRI) deriva dagli studi sul Turismo Relazionale Integrato (TRI) e la valorizzazione delle risorse reali per i paesi del Mediterraneo, avviati in via sperimentale fra l'Italia e l'Egitto come asse diagonale di riferimento dell'intero bacino, già dal 1994 e convenuti nel Progetto/Programma MOTRIS della Presidenza della Regione Siciliana; studi e ricerche che nel tempo hanno coinvolto altri paesi (Malta, Tunisia, Spagna, Francia, ecc.).

5 L'idea odierna di Smart City è probabilmente attribuibile a William Mitchell che, dopo aver analizzato e teorizzato le nuove forme di città definite dalal crescente importanza degli spazi virtuali interconnessi, formalmente a partire dal 2003 ha creato presso il Media Lab del Massachussets Institute of Technology il programma Smart Cities (http://smartcities.media.mit.edu/).

6 Le statistiche ci dicono che al 2012 sulla terra esistevano circa 1 miliardo di utenti internet mobile nel mondo; 2,4 miliardi di utenti internet a linea fissa (http://www.internetworldstats.com); 1,7 miliardi di utenti email; 113 miliardi di ricerche al mese, di cui 4,7 con Google; 2 miliardi di video osservati al giorno su Youtube; nel 2011 gli utenti face book erano 1,2 miliardi (http://www.statisticbrain.com).

7 Berg Insight stima che alla fine del 2010 circa 80 milioni di dispositivi erano collegati tramite rete mobile, mentre entro il 2015 saranno collegati 290 milioni di dispositivi.

8 Nel 2012 circa 5 miliardi di persone (l'80% della popolazione mondiale) aveva un telefono mobile, 1.1 miliardi erano smartphone.

Bibliografia

Alexander C. et altri (1977), A Pattern Language, Oxford University Press, Oxford.
Artis C.M. (2007), Llocs Publics en la natura, Escola Politècnica Superior de la Universitat de Girona, Girona.
Calabrese, F., Kloeckl, K., Ratti, C. (2009). WikiCity: Real-Time Location-Sensitive Tools for the City. In: Handbook of Research on Urban Informatics: The Practice and Promise of the Real-Time City. IGI Global
Carta, M. (2007). Creative City. Dynamics, Innovations, Actions. List, Barcelona.
Doglio C., Urbani L. (1984), Braccio di bosco e l'organigramma, S.F. Flaccovio Editore, Palermo.
Gehl J. (1986), Life between the buildings, Danish Architectural Press, Copenhagen.
Isaacson, W. (2011), Steve Jobs, Mondadori, Milano.
Leed E.J. (1991), The mind of the traveler. From Gilgamesh to Global Tourism, Basic Books, New York.
Lévy P. (1995), Qu'est-ce que le virtuel?, Trad. It. (1997) Il virtuale, Raffaello Cortina Editore, Milano.
Lynch K. (1960), The Image of the City, Trad. It. (2004) L'immagine della città, Marsilio Editori, Venezia.
Mitchell, W.J. (1999). E-topia: Urban Life, Jim - But Not As We Know It. The MIT Press, Cambridge.
Mitchell, W.J. (2001). http://smartcities.media.mit.edu/
Mitchell, W.J. (2007). Intelligent cities. e-Journal on the Knowledge Society, n. 5, http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/eng/mitchell.html
Naselli F. (2012) (a cura), Animare un'alternativa mediterranea allo sviluppo. Il turismo per uno sviluppo relazionale integrato, FrancoAngeli, Milano.
Naselli F. (2012), Nuove forme della qualità urbana, FrancoAngeli, Milano.
Sitte C. (1889), Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen, Trad. It. (2007) L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici, Jaca Book, Milano.
Veltman, K.H., (2012). "Learning Habits versus Habits for Knowledge": New Horizons. In: Creative Open

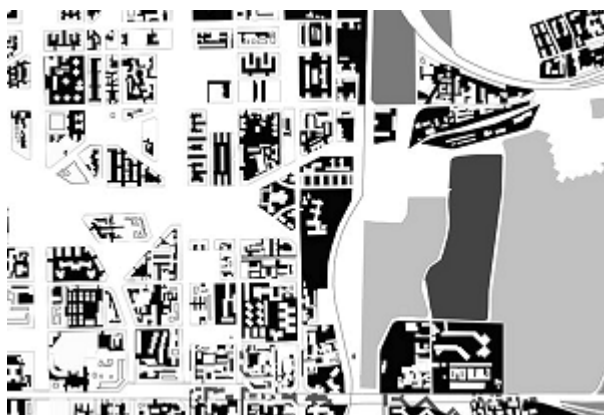
Software, Multimedia, Human Factors and Software Engineering. Blue Herons: Bergamo.

Per una cultura partecipata dello spazio pubblico: un caso concreto a Milano

MARTINA ORSINI E PAOLO POMODORO

Introduzione

Il progetto di riqualificazione di un'ex area industriale (Montedison-Redaelli) – in parte realizzato - tra il tessuto compatto milanese e il Parco Agricolo Sud diviene l'occasione per un dialogo creativo, concettuale e pratico tra differenti soggetti sullo spazio pubblico. Operatori immobiliari, studenti, studiosi, progettisti e operatori pubblici a partire da un caso concreto, da un contesto urbano complesso e da una crisi economica che è anche occasione per un ripensamento dello spazio del collettivo meno soggetto a dinamiche di privatizzazione, consumo e individualismo, provano a ragionare insieme con i loro differenti sguardi, scale di riferimento, culture. Aspetti come la disuguaglianza spaziale, i confini sempre meno permeabili, la passività del tessuto urbano nell'accogliere la trasformazione, l'omogeneità che divide e irrigidisce, sono alcuni degli aspetti critici a partire dai quali si è provato a proporre spunti per nuove configurazioni, concettualizzazioni e suggerimenti per gli usi dello spazio della relazione nella città[1]. Di alcuni di questi si ripercorrono qui tratti ritenuti utili al dibattito in corso.

1– Le caratteristiche morfologiche dell'area di studio e una serie di schemi che ne interpretano le potenzialità in termini di differenti declinazioni dei margini tra "enclave" come dispositivi dello spazio pubblico e collettivo.

Enclave e spazio pubblico: l'attivazione di un sistema di margini

La parte di città che è stata oggetto di interpretazione è caratterizzata da una serie di configurazioni che rimandano ad alcuni importanti e attualissimi temi urbani: la separatezza, il margine, il rapporto tra frammenti a scale differenti. A ciò si è aggiunto il differente sguardo che ognuno dei soggetti coinvolti ha attivato, e che risulta legato non solo alla cultura e al ruolo di provenienza ma anche, e in modo più determinante, ai diversi obiettivi e risposte che ciascuno ha perseguito e formulato.

Si tratta di un comparto urbano definito da una varietà di materiali che nella maggior parte dei casi danno luogo a dinamiche di separazione. Le infrastrutture ad alto impatto che lo circondano – autostrada, tangenziale, ferrovia e relativo scalo merci, metropolitana, aeroporto - legano questo luogo alla città consolidata e al territorio vasto ma, nel contempo, lo isolano alla scala corporale; i quartieri, localizzazioni residenziali unitarie legate alle attività industriali che a partire dalla fine dell'ottocento con le Acciaierie Redaelli - poi assorbite e ampliate nella fusione con la Montecatini-Montedison - costituiscono la crescita intorno al quartiere storico di Rogoredo mostrando il pregio di una certa coerenza interna ma, simultaneamente, di una scarsa capacità di dialogo tra loro e con gli altri materiali urbani; il fuori-scala costituito dalle grandi presenze industriali e terziarie in parte quelle storiche successivamente riconvertite o di nuovo insediamento (il quartier generale di Sky-Italia tra i più significativi), in costruzione o abbandonate a causa delle crisi economica, e che introduce elementi di sovrapposizione e convivenza interessanti ma anche fortemente conflittuali; il quartiere di Santa Giulia, in via di definizione e concretizzazione, che solleva invece il delicato e cruciale tema del rapporto tra il nuovo e l'esistente inteso non tanto in termini di un inserimento tipologico-insediativo attento quanto, piuttosto, come opportunità a partire dalla quale innescare processi di reazione urbana diffusa ma coordinata in una visione comune, e che attualmente non è stata avviata da nessun soggetto coinvolto.

La scelta di avviare questa riflessione, e a partire esattamente da quest'ultimo punto – il rapporto tra il nuovo quartiere di Santa Giulia e la città –, per allargarsi poi all'intero comparto urbano ha permesso di arricchire l'indagine con alcuni importanti aspetti: la possibilità di innescare un dialogo diretto (e poco frequente) tra l'accademia e il privato che oggi costruisce concretamente la città; la generalizzazione, e relativa concettualizzazione, di alcune modalità urbane contemporanee partendo da un caso specifico e impegnandosi in una traiettoria forse più complessa ma in grado di addentrarsi, data la focalizzazione iniziale, da subito in modo dettagliato nella fitta nebulosa di relazioni che oggi caratterizza ogni materiale della città a livello fisico, progettuale e gestionale; lo sviluppo di uno sguardo critico più consapevole - e meno pregiudiziale - nei confronti di concezioni di città derivanti da progetti che, pur radicati a visioni immobiliari esito di specifici obiettivi e immaginari, cercano a loro modo di confrontarsi con la complessità della contemporaneità e, oggi, anche di una crisi economica profonda.

Il tema della separatezza, e che a sua volta contiene caratteristiche come, tra le altre, l'introversione, la

banalizzazione del concetto di mixité funzionale, sociale e formale, la netta specializzazione spaziale, al progredire dello sguardo, e intrecciandosi con tutte le scale e le realtà composite che caratterizzano questa parte di città, è emerso nella sua accezione di dinamica ripetitiva ed estesa (Ellin, 1997). Quasi a dire che nella stratificazione delle successive attività, popolazioni e spazi depositatisi sull'insediamento industriale originario, l'impossibilità alla relazione sia divenuta caratteristica insediativa prevalente (Secchi, 2013). Paradossalmente, il nuovo quartiere progettato da Foster e che, come altri interventi di trasformazione in atto in città, propone grane urbane compatte – a discapito di una porosità che forse sarebbe più interessante provare tutti a promuovere e sperimentare –, si inserisce perfettamente nel contesto che lo ospita proprio in virtù di quello che può essere indicato come un limite.
Il problema qui parrebbe a monte, e rintracciabile in una realtà urbana milanese che negli ultimi decenni si è relazionata nei confronti della trasformazione in modo passivo, perdendo quasi sempre l'occasione di considerare lo spazio pubblico come vero dispositivo della relazione e relegandolo, invece, al ruolo di servizio e funzione di cui le nuove operazioni immobiliari debbano essere provviste; nell'illusione, forse, che la sua sola presenza basti a garantire la connettività urbana tra città esistente e nuova. Per questo si è finito per dimenticare che lo spazio pubblico è in primo luogo l'espressione di un atto culturale cruciale per la città e che, come tale, richiede un impegno concettuale e progettuale capace di realizzarne le potenzialità urbane strutturanti a tutte le scale, rendendolo rete flessibile e cangiante in grado di accogliere ed elaborare, come fossero reazioni chimiche, gli innumerevoli riposizionamenti di senso che la città attiva senza sosta, e indipendentemente che ciò avviene in concomitanza, o direttamente per mano, di specifiche operazioni di trasformazione (Innerarity, 2008). Il fuoriscala e il design globalizzato, e che caratterizzano in modo crescente le superfici collettive realizzate di recente nelle nostre città, sono l'espressione dei limiti di un atteggiamento che in generale privilegia ripetitività, quantità e concentrazione spaziale a discapito di un disegno del collettivo pervasivo, articolato e appropriatamente complesso capace di confrontarsi con la contemporaneità (Tonkiss, 2013).
L'indagine urbana si è quindi concentrata sulle potenzialità pubbliche e collettive insite negli spazi esistenti o di possibile individuazione tra le diverse enclave, dando spazio a una lettura interpretativa urbana che provasse a intendere l'intero comparto come un vero e proprio sistema di margini, figura che rappresenta una delle possibili declinazioni dello "spazio tra le cose" (Ghel, 1971, 2006). Il margine, a differenza per esempio del limite o del confine, indica una realtà spaziale affatto definita o statica, essendo luogo di cui è impossibile rivendicarne l'appartenenza (De Certau, 2001), né sperimentarvi passaggi netti e definiti; viceversa, la sua natura è piuttosto quella di essere luogo dell'incessante riscrittura della città e dei soggetti che la abitano (Sennet, 2011). Più operativamente, il margine può essere inteso attraverso il progetto come luogo della sovrapposizione dei bordi delle diverse enclave, o anche figura autonoma che contribuisce dal suo interno alla definizione dei frammenti che spazialmente lo connotano. In ogni caso, l'obiettivo di uno spazio pubblico concepito come dispositivo che rompa la dimensione di autoreferenzialità alle varie scale attivando un sistema urbano del collettivo che sia diffuso, pulsante e mutevole, può contribuire a evolverci dall'idea che la trasformazione urbana sia tutta da ricondursi a operazioni di sostituzione o rinnovamento di grandi tasselli della città e che lo spazio pubblico in essi contenuto, e negoziato in base a quantità ed efficienza in termini di servizi offerti - ignorando tra l'altro la volubilità funzionale che oggi regola ogni spazio –, debba ridursi a ricalcarne la medesime logiche frammentarie ed episodiche.

Note di carattere metodologico

Il lavoro qui illustrato descrive un percorso non ancora concluso che è stato avviato con la progettazione urbanistica e architettonica a livello preliminare dell'area ex-industriale da parte dell'operatore privato, seguendo quelle linee procedurali dettate dagli assetti normativi vigenti e dalle prassi operative consolidate, soprattutto per quanto riguarda i rapporti tra operatore privato ed enti istituzionali (Comune, Regione, ecc.). E' stata presentata all'Amministrazione comunale una proposta di variante (Proposta Preliminare) all'Accordo di Programma che è in corso di discussione e di condivisione con gli Uffici del Comune Di Milano.
Parallelamente il corso del Politecnico di Milano ha iniziato la sua attività partendo dall'analisi del settore urbano all'interno del quale si trova l'area specifica di trasformazione e, conseguentemente l'attività è proseguita con l'individuazione e la progettazione di nuove reti di spazi aperti e di connessione tra le diverse bolle insediative di questa parte di città.
Esperti dei sistemi di accessibilità, esperti del verde, esperti del sistema delle bonifiche, strutturisti, impiantisti, consulenti per i mercati residenziali, commerciali, terziari, sociologi, avvocati, architetti, urbanisti sono i soggetti attivati dall'operatore privato proprietario dell'area al fine di giungere ad una proposta progettuale da condividere con l'Amministrazione pubblica ed approvare ai diversi livelli istituzionali preposti (Comune, Regione, ecc.) attraverso una fase di pianificazione attuativa.
Parallelamente gli studenti del Politecnico di Milano hanno svolto una serie di interpretazioni e individuato possibili traiettorie progettuali riguardanti la struttura del settore urbano nel suo complesso, proponendo spunti per nuove configurazioni, concettualizzazioni e usi dello spazio della relazione nella città.
I temi trattati coinvolgono a diversi livelli le 'modalità di pianificazione' di un territorio e le 'consuetudini dell'operare' che strutturano e coinvolgono gli approcci e i lavori dei diversi soggetti partecipanti alla trasformazione.

Il lavoro dei progettisti dell'area di trasformazione, attraverso approfondimenti sul livello dei diversi servizi esistenti (insieme agli uffici preposti dell'amministrazione comunale) individua e localizza in particolare i sistemi dell'accessibilità all'area (pubblica e privata), del verde e dei servizi puntuali necessari. A parte le connessioni viabilistiche e trasportistiche che ovviamente escono dal perimetro preciso della proprietà, difficilmente si riescono a formulare proposte progettuali (fin'ora) al di fuori dei propri confini, in primo luogo perché gli operatori/proprietari non hanno un diritto legalmente riconosciuto (non sono i legittimi proprietari), ma anche perché le risorse generate dai piani attuativi (oneri urbanizzativi) solitamente fanno già fatica a sostenere economicamente il livello di qualità auspicata degli spazi di interesse pubblico e generale della città proposti dal progetto. Questo fenomeno, tipico oramai delle trasformazioni di una certa dimensione, è uno (e ovviamente non l'unico) dei fenomeni più interessanti da indagare in quanto diventa lo sfondo concettuale e culturale alla base dei ragionamenti dei diversi soggetti privati e pubblici che operano sul territorio.

Il lavoro svolto dagli studenti del Politecnico individua viceversa, e con più libertà operativa e culturale al livello del settore urbano, le aree aperte non tematizzate, in disuso o scarsamente utilizzate, le funzioni in corso di dismissione e il livello di apertura/chiusura morfologica e funzionale dei vari insediamenti. Inoltre gli studenti attraverso indagini sul quartiere, interviste, lettura dei blog, filmati ecc. cercano di raccogliere, interpretare e tradurre la domanda qualitativa degli spazi pubblici richiesti.

Il lavoro condotto dagli studenti prova quindi a sviluppare uno sguardo critico e di sintesi progettuale attraverso il quale definire scenari di possibile arricchimento tra la città esistente e le aree di trasformazione presenti nel contesto urbano preso in considerazione. Il risultato delle attività fissa su layer i differenti approfondimenti tematici e riesce a definire possibili orientamenti progettuali che normalmente, attraverso per esempio i normali pacchetti regolativi e procedurali consolidati, non vengono percepiti e costruiti e, quindi, neanche valutati o proposti come punto di partenza per attivare nuove politiche urbane per la strutturazione del sistema degli spazi aperti/pubblici della città.

La discussione e la possibile condivisione tra i diversi soggetti istituzionali e non, attraverso nuove piattaforme di lavoro (che non possono essere i consolidati sistemi di approvazione dei progetti), può diventare il motore per nuove configurazioni e concettualizzazioni dello spazio della relazione nella città. Saper vedere e definire i margini e la loro intrinseca capacità di deformazione in rapporto alla continua modifica della struttura sociale ed economica, individuare le aree sensibili alla trasformazione alle diverse scale del territorio, saper vedere le reti potenziali di connessione fisica tra le diverse enclave del territorio, ricostruire la forma dei vuoti urbani, riempirli di senso, definire le risposte alle diverse domande di vita pubblica con nuove forme e materiali urbani, definire e sostenere aree di utilizzo temporaneo in risposta a domande puntuali da attivare in tempi rapidi, sono alcuni dei temi possibili e che travalicano le consuetudini dell'operare.

La partecipazione e la condivisione di proposte per la riqualificazione dello spazio aperto/pubblico possono in questo modo uscire dallo spazio ristretto previsto dalle regole normative consolidate, e troppo spesso insufficienti, per garantire qualità ed efficienza degli spazi aperti di relazione della città. Ciò, può avvenire in tal modo passando continuamente da una scala di indagine/progetto locale e puntuale ad una scala di indagine/progetto più allagata e che comprende l'intero settore urbano di riferimento per poi ritornare nuovamente ad una scala progettuale di dettaglio. L'attraversamento continuo delle scale diventa in questo modo non solo strumento necessario di verifica e modificazione in corso di progetto ma anche, e soprattutto, l'espressione di un dialogo a più voci.

In quest'ottica, il concetto di trasformazione non attiene più solamente il quartiere di nuova costruzione ma, in modo più pregnante, l'intera rete di spazi che si attiva e che reinterpreta alla luce della contemporaneità l'esistente e il potenziale di cambiamento.

Troppo spesso, nella pratica concreta quotidiana si assiste a discussioni, incomprensioni tra i diversi soggetti interessati alla trasformazione del territorio rivolti agli aspetti regolativi e normativi che focalizzano l'attenzione su indici, rapporti, vincoli funzionali, forme gestionali, altezze degli edifici, ecc. che poco hanno a che fare con la ricerca auspicata della qualità della città. Ma soprattutto viene oscurata, o comunque messa in secondo piano, la crescita culturale comune dei diversi operatori del territorio (pubblici e privati) sul ruolo degli spazi connettivi dei margini della città.

Forse non è rendere le regole più flessibili un obiettivo di ricerca della qualità urbana ma far seguire le regole della trasformazione ad una ricerca progettuale condivisa congiuntamente a una seria sostenibilità tecnica ed economica.

Note

1 Il lavoro d'indagine urbana da cui conseguono le riflessioni qui presentate è frutto del lavoro congiunto tra: gli studenti del corso di Fondamenti di Urbanistica, anno accademico 2013-2014, Architettura delle Costruzioni, Scuola di Architettura civile del Politecnico di Milano, con la docenza di Martina Orsini e la collaborazione dei cultori della materia Beatrice Galimberti, Anna Rossi, Maria Zaghi; l'architetto Paolo Pomodoro (consulente urbanistico di Milano Santa Giulia SpA) e che ha condotto i seminari di approfondimento organizzati presso la Facoltà; la dirigenza di Milano Santa Giulia SpA rappresentata da il dott. Davide Albertini Petroni (AD) e l'ing. Alessandro Meneghelli (direttore pianificazione urbanistica e programmazione) che hanno illustrato e discusso il progetto in corso rendendosi attivamente promotori e partecipi di dibattiti e occasioni di confronto con gli studenti e la docenza. A ciò si è aggiunto il fitto

dialogo con associazioni di quartiere e abitanti il più possibile rappresentativi delle molte sfaccettature della società che abita questa parte di città. Tale esperienza prosegue con ulteriori approfondimenti progettuali nel Laboratorio di Progettazione Urbana e Territoriale a.a. 2014-2015 presso la medesima Facoltà e a cura della docenza di cui sopra.

Bibliografia
De Certau M. (2001), L'invenzione del quotidiano, Edizioni Lavoro, Roma.
Ellin N. (1997), Architecture of Fear, Princeton Architectural Press, New York.
Ghel J. (1971), Life Between Buildings. Using Public Space, Island Press, Washington (2006).
Innerarity D. (2008), Il nuovo spazio pubblico, Meltemi Editore, Roma.
Tonkiss F. (2013), Cities by design. The social life of urban forms, Polity Press, Cambridge (UK).
Secchi B. (2013), La città dei ricchi e la città dei poveri, Laterza-Anticorpi, Roma.
Sennett R. (2011), "Boundaries and Borders" in Living in the Endless City, Phaidon, London - New York.

The park of Scampia. Notes on a co-management experiment/ La "villa" di Scampia: note su un'esperienza di gestione partecipata

GILDA BERRUTI
E MARIA FEDERICA PALESTINO

Introduction
The paper reports on the action research called "Valorizziamo Scampia", which is part of the project "Welfare Comunità a Scampia", due to the agreement between the Town Council of Naples and the Foundation with the South, a private actor whose aim is to foster social infrastructure in Southern Italy by enhancing the energies and skills already existing in the territory. The action research we are speaking about is focused on the experience of a collaborative process for the re-opening of the neglected part of the public park, which is located in the public city of Scampia. The ongoing experience, which started in 2013, is the result of a particular partnership among about almost twenty socio-cultural organizations and civic associations working in Scampia, and urban planners with a long experience on the field coming from the Department of Architecture of University Federico II of Naples.

In the following, we will discuss the case of "Valorizziamo Scampia" as an innovative formula to co-design/co-manage fragile public open spaces where, for the first time, effects of stigmatization due to crime and illegality, and physical problems related to urban form are to be planned by the public actors as something to cope with from below.
Here the shift in the role of the public actor, from "provider" of facilities to "supporter" of design capabilities coming from the context can be read across time, and the possibility of a new role for planners, not only as enablers of institutions, but also as co-operators (and no more advocates) of social actors emerges. In this framework, neighborhood practices are the breeding ground of a new "welfare space" (Munarin e Tosi 2014), in which less control by the public actor could produce a better place to live, according to the rise of a co-evolutive path.
In deprived areas inhabitants are often trained to survive abandon and degradation: in Scampia they do so also by using creativity and culture as strategies to recover (Palestino, 2009; Berruti, Palestino, 2010).
The idea to learn from practices and to use them as resources to innovate policies and projects is growing for institutions that, in reacting to the crisis, start to rely on local active forces, using those experiences as a canvas to build their public actions. The privileged ground where these conditions become true is public space, especially in "loose spaces" of peripheral urban areas (Franck, Stevens, 2007).
Looking at these particular conditions of contemporary public spaces, the paper explores the subsequent questions: can we read the raise of a "support paradigm" by the public actor as a bet on the "capacity to aspire" (Appadurai, 2004) of local inhabitants? Is the public actor ready to learn from neighborhood practices taking place in public spaces? Can we imagine the planner as enabler of institutions, in their effort to learn from urban contexts' resources?

Community making in Scampia
"(Wel)fare comunità a Scampia" project is part of the town council Resolution, known as the "Pact for Scampia", of November 2012. The objectives of the Pact for Scampia were: to respond to the current crime fresh wave through a program of wide-ranging actions; to fight against the stigmatized image of Scampia showing the other side of the neighborhood[1]; to count on the civic fabric and courageous activism of the neighborhood. This resolution, which involved several councillorships, was an investment for a return of the neighborhood to normality, working on ordinary life. Although the Pact can be described more as the sum of each councilor's proposals than as an integrated plan of actions, it was an important step towards the aforementioned change of paradigm. Investments were not only directed to carry out physical interventions, but they covered a broad spectrum of actions and they overcame the objectives of providing services on behalf of the goal of empowering local groups.

In this framework, the main focus of the project was to experiment innovative forms of welfare, including in the processes third sector subjects, together with the public actor. As a matter of fact, the project was funded with a contribution of 475.000 euros by the Foundation with the South[2].
The local organizations under the name of "Valorizziamo Scampia", with "L'uomo e il legno" cooperative company as a leader, is a partnership built to plan a process of re-appropriation of public spaces all around the park, in which the Department of Architecture, specially involved in the first stages, has been coordinating the participatory process[3] with a methodology based on active listening and interactive strategies.
The project aimed to regenerate and to return the Scampia park and adjacent public spaces to inhabitants' ordinary use, through a skilful direction of a mix of strategies and actions, going from co-design workshops to territorial protection activities to intergenerational exchange promotion. The achievement of this primary goal was the first step to acquire the Scampia park as possible destination for the whole city. In this framework, the main actions to set up were: to trigger a process of viral communication able to catch future users' imaginaries, involving them in the regeneration process as active messenger of inhabitants' take on responsibility of the park; to work hard in order to obtain the formal assignment of the park management by the town Council.
At the end of June 2013, after a long process of construction of the local partnership, the participatory process started, with a reconstruction of the existing actors and potential synergies, in order to identify skills and savoir faire as well as a network of activities and events to count on. As to users, it was considered essential to work to figure out different targets, and encourage them to take part in the process from the beginning[4].
The partners distinguished the following strategies to put into practice: to trigger new ways of living the park; to build "positive" counter-images of the neighborhood; to design creative products to spread the new counter-images; to communicate the participatory process. From October 2013 to March 2014, the partners worked in the four groups Environment, Sport and wellbeing, Music and theatre, Communication, to identify effective actions to carry out in order to start the process of viral communication, at the same time involving the potential users. The first public event in which the "Valorizziamo Scampia" network took part was the 7th Winter Feast, on December 2013, in collaboration with Mammut Local Centre, which concluded with the symbolic opening of the gate of the park next to Giovanni Paolo II square. In this stage of the process, remarkable was the work done by the Environment group, working together with primary school students and at-risk youth to co-design and then self-construct "mobile gardens" to move in the park at the end of the process. In addition to showing the importance of in-between time to make a step towards the final destination, this experience was relevant also as the mobile gardens and their devoted wardens participated in the 32° Carnival parade of Scampia, a popular event, on behalf of the "Valorizziamo Scampia" network[5].
Obtaining the formal assignment of the park management by the town Council of Naples was very difficult, but finally the partners achieved their outcome. At the beginning of February 2014, the "Valorizziamo Scampia" network delivered a design proposal to the town Council for the "adoption"[6] of a 3 hectares area of the park, nearby Piazza San Giovanni Paolo II, currently closed and declared unfit for use by the institutions.
The design proposal has been reviewed and modified by the public actor several times, until the end of September, when the final decision was taken and the "Valorizziamo Scampia" network was entrusted with the management of the northern side of the park. The area includes: the panoramic hill with the waterfall, the basin below, two side covered walks, two oasis in the basin accessible by the covered walks. The first step to move, after the resolution, will be the rehabilitation of this part of the park.

The park and the shift in the role of public actors across time

The so-called "villa" is a palm and orange grove oasis with an extension of about 15 hectares, localized in the central lot of the neighborhood of Scampia. It was designed after the earthquake of 1980 in the Edifar plan, in an area previously destined to a business district[7], with the declared purpose of offering to Scampia inhabitants a beautiful and refined park, where to immerse into forgetting the outer world. The difference in height of 5 meters compared with viale Resistenza near the Sails, the side bastions, the system of water, are elements of the project expressly studied to make the user feel in a different place. Opened in 1994, at the beginning of Bassolino Mayor's first mandate, in the same year when the Sails were declared uninhabitable, the park has always been an almost deserted and abandoned place. In addition to the design problems, related to the spatial form of the park (its large size - covers an area of 1 km x 180 m; the five meters drop compared with viale Resistenza; a complex structure made by an inner park and perimeter gardens) the management of the park is not easy (only one of the ten entries is open) and many security problems arise, mainly because unsafe perimeter gardens discourage people to enter. For these reasons the park is considered a barrier in the neighborhood since the beginning.
The problems increase as time goes by, following the fortunes of the neighborhood: the Renewal Plan (1995), characterized by a basically physical approach, aiming at rehousing the Sails' residents; the demolition of three of the seven Sails; the explosion of security issues and the label of "drug marketplace". In 1999, in the framework of a Research Agreement between Federico II University and the Town Council of Naples[8], the request of the public actor to our

research group, in order to solve the problem of the Scampia park, perceived as an unsafe place, was to design an intelligent enclosure[9]. If the problem were the abandoned perimeter gardens, the solution, for public actors, should be to close them. The University responded by proposing a "defensible space" strategy for the Scampia park, according to which inhabitants' territoriality and sense of community could be translated into responsibility for ensuring a safe and well-maintained living space.
It is interesting to note what we discover if we quickly recall the story of the Scampia park trying to identify the different paradigms succeeding across time, useful to describe public actors' role. From the project of the park to its opening in 1996, institutions behave as providers of public facilities for the neighbourhood. The park was a gift, a reward for a neighborhood that became synonymous with crime and degradation, rather a "poisoned present". Between the end of the Nineties and the 2000s, institutions didn't change their role as provider of public facilities. The request of an intelligent enclosure for the park was the proof of this approach. At the same time, it can be underlined the availability of social organizations and local forces to be active subjects for the management of the park. This availability, observed also with reference to other experiences in Scampia[10] was destined to remain unheard. Clearly, the time was not yet ripe for public actors' actions.
If we jump to today, after the local Camorra wars[11] and the remedy by the institutions, the pact for Scampia, what surprise us looking at "(Wel)fare comunità a Scampia" project is the perception of an attempt in the field of social innovation. Under the aegis of the Foundation with the South and the town Council of Naples, we can read an active work made in partnership by local social organizations about which activities to settle in the park, how to involve inhabitants, how to convince wardens and gardeners to enter the field and play their part. And we can notice also the presence of the public actor as enabler, as guarantor of the process.
This is something new and can be considered an important outcome, but it is not enough. It requires a further step. It is necessary that institutions understand how to decline the new role of enabler. It is clear that this change of paradigm requires to modify usual routines of problem solving.

Conclusions

Many open spaces in Scampia have been rehabilitated thanks to a common work by inhabitants, educators, operators, associations, activists. As a matter of fact, in this neighborhood we find a long tradition of social operators and educators coming mainly from the Catholic area, since the beginning of the '80s. Their ability consists in putting together culture with social work and education, focusing on public space12. Although the effects of this tradition, with respect to the increase of a popular demand of public spaces as common goods, comes from the yearly implementation of Gridas' Carnival Parade, we also know that the role of culture and creativity strongly increased in Scampia during the last decade, thanks to the influence of other pedagogical practices, such as the ongoing experience of social theater as instrument of education and empowerment for local inhabitants (Palestino, 2009).
This socio-cultural capital is a resource in which, as planners, we have to invest more. Especially by focusing on how to help local institutions to make the best use of it.
This is the moment to take into account this statement not only from the side of d inhabitants that, as Scampia is showing, are ready to assume their part of responsibility in co-housing and neighborhood planning, but also and more from the side of institutions, who are responsible to plan and manage them.
What we can learn from the case of the Scampia park is the necessity to make planning strategies and tools evolve in time of crisis. Politicians are often perfectly aware of the benefits urban policies could gain from the abilities peculiar to communities, organizations and institutions of converting adaptive capacities, emotions and competences into creative resources (see the emphasis the mayor De Magistris put in the promotion of the Pact for Scampia). The problem is how to facilitate this conversion.
To plan policies in the passage from control by institutions to co-evolution by innovative partnerships of public and private actors means to understand how to adapt the administrative and bureaucratic machine to filter difficulties and uncertainties, and how to empower local bureaucrats and public administrators to take some risks not only in the decision process, but also in the implementation of programs and projects. At the same time, it entails to bet on local resources and on the added value gained by public space if collectively designed and built. Sharing responsibilities in the planning process can help inhabitants to reappropriate of abandoned urban public spaces, which had lost their collective dimension.

Notes

1 Scampia is very infamous for the presence of the Vele, or Sails, when built labeled as dormitory, because of the absence of facilities in the neighborhood in the '70s; then ghetto; recently as the most productive drug marketplace of Southern Italy. On the stigma characterizing the neighborhood, see Palestino (2012), pag54-80.
2 The Foundation was launched in November 2006 as a result of the alliance between bank Foundations and Italian third sector and volunteer organizations.
3 On July 2013 a Research Agreement was drawn up between the Department of Architecture of Federico II University of Naples (coordinator: M. F. Palestino) and the social cooperative "L'uomo e il legno".
4 Three targets were identified: students from schools and their families, active citizenship and the city.
5 The Carnival parade was invented and directed by the Gridas, a local cultural association guided by the

loved mural artist Felice Pignataro. The Gridas Carnival became a famous street event, awaited by inhabitants and elites of educators from all over the city.
6 The adoption is a participatory formula that consists in giving private organizations or citizens the permission to temporary take care of a public space.
7 The central lot of the neighborhood should have become a business district according to 167 public housing plan, but it was never built.
8 The Research Agreement was called "Convenzione per consulenza tecnico scientifica sulla riqualificazione urbana del quartiere di Scampia" (coordinator: Vincenzo Andriello).
9 As consultants we were asked to design an enclosure for the park avoiding the heaviness of a wall, but giving users, at the same time, the sensation to be safe and secure inside it. The request became the focus of the multifaceted policy we planned to facilitate a land use process from below. The core idea was to occupy the boundaries of the park with socio-cultural activities and sports events working as public space's watchers.
10. See, for example, De Muro, Di Martino, Cavola (2007) about the experience of Piazziamoci Committee in Scampia.
11 On Camorra wars, See Braucci, Zoppoli (2005); on the effects of the stigmatization process on public imaginaries, see Palestino, (2012), pag.54-80.

References

Appadurai, A. (2004), "The capacity to aspire: Culture and the Terms of Recognition", in Rao, V., Walton, M. eds., Culture and Public Action, Stanford University Press, Stanford CA
Berruti, G., Palestino, M.F. (2010), "Strategie per abitare gli spazi contesi. L'ottavo palazzo di Scampia come occasione di ancoraggio", in Contesti, 1 (pag.104-110)
Bifulco, L. (2011), "Co-abitare: come si incontrano privato e pubblico nella costruzione di agency", in Sampieri, A. ed., L'abitare collettivo, Franco Angeli, Milano
Braucci, M., Zoppoli, G. eds (2005) Napoli comincia a Scampia, L'Ancora del Mediterraneo, Napoli
De Muro, P., Di Martino, P., Cavola, L. (2007), "Fostering Participation in Scampia. Let's make a Piazza", in European Urban and Regional Studies, 14(3), (pag. 223-237)
Franck, K., Stevens, Q., eds (2007) Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life, Routledge, London and New York
Munarin, S., Tosi, M.C. (2014) Welfare Space. On the role of welfare state policies in the construction of the contemporary city, List, Trento
Palestino, M. F. (2009), "Creativity as a strategy to recover: learning from Scampia" in International Journal of Sustainable Development, vol. 12, n.2/3/4 (pag. 264-274)
Palestino, M. F. (2012) Immaginazioni. Materiali per costruire strategie promozionali inclusive, Clean, Napoli

La valorizzazione dell'architettura pubblica postunitaria quale strumento di sviluppo per la cultura della città

ENRICO PIETROGRANDE,
ADRIANO RABACCHIN,
ALESSANDRO DALLA CANEVA

Il centro urbano dopo gli interventi succedutisi nella città dall'epoca postunitaria
Lo studio della relazione tra i principali edifici e manufatti promossi dallo Stato dopo l'unificazione nel 1861, tra le architetture della Chiesa e quelle, infine, del Partito nazionale fascista realizzate tra gli anni venti e trenta, permette di riconoscere nei centri abitati, nei piccoli paesi come nelle città, alcuni consolidati assetti della struttura urbana che le frequenti operazioni di rinnovamento, talvolta effettuate in modo estemporaneo, in molti casi prive di meditata relazione con la storia del luogo, hanno reso oggi spesso impercettibili. Questo contributo sostiene la necessità del riconoscimento della relazione storica che, per quanto compromessa nell'evidenza, sussiste anche ai nostri giorni tra gli edifici di valenza pubblica che compongono il centro dei paesi e delle città. Sul riconoscimento, in definitiva, della morfologia urbana come specificità fisica che, come memoria dimenticata della comunità, permane ancor oggi sottotraccia.
Quanto di seguito riferito è confermato dall'esito di uno specifico studio condotto per alcuni anni nel contesto della provincia di Padova, e riguarda più strettamente le città di piccola dimensione e i paesi che ne costellano il territorio.

Invarianti edilizie nei centri urbani
Nei paesi e nei centri delle cittadine della provincia la forma urbana, per come di fatto ci è pervenuta, si viene a consolidare nel rapporto, sovrapposto all'impianto storico, tra le architetture della modernità che esprimono le forme di potere antagoniste, le strutture laiche dello Stato unitario (il municipio, la scuola, la caserma dei carabinieri, la stazione ferroviaria, in seguito il monumento ai caduti), la chiesa e l'oratorio che, con l'asilo e gli spazi parrocchiali e per le attività sportive, esprimono la capillare organizzazione sul territorio della Chiesa, la Casa del fascio che, con la Casa del balilla prima e la sede della Gioventù italiana del littorio poi, rappresenta il tentativo attuato dal Partito nazionale fascista di sottrarre spazio culturale e fisico alle istituzioni già presenti. Le organizzazioni fasciste cercano tra l'altro di controllare un'ulteriore

componente dell'architettura locale, la palestra per l'attività ginnica che integra quella scolastica e viene contesa all'autorità municipale. In molti casi la palestra sarà impiegata, in base ad accordi con il comune, come sala per le adunate della casa del fascio, divenendo poi luogo di proiezione obbligatoria dei cinegiornali LUCE, e nel dopoguerra spesso sede parrocchiale di proiezione delle pellicole cinematografiche fino alla crisi recente del settore.
Dal rapporto tra i principali edifici dello Stato unitario, della Chiesa e del Partito nazionale fascista deriva, direttamente o attraverso parziali modificazioni successive, l'assetto degli spazi pubblici ancor oggi in atto, tenuto conto che gli interventi a scala architettonica e urbana compiuti prima della seconda guerra sia nelle città sia nei piccoli centri furono di gran lunga più ragguardevoli di quelli messi in opera negli anni della repubblica, dal periodo della ricostruzione ad oggi. Con riferimento al territorio della provincia di Padova, che come accennato è stato oggetto di una indagine mirata, e che si assume possa rappresentare per la varietà dei contesti naturali, sociali, economici e politici l'intero territorio nazionale, si è potuto verificare che i centri abitati hanno affinato negli anni trenta, con gli ultimi diffusi interventi di riconosciuta qualità, l'impianto che ancor oggi li informa anche se in un modo che con il trascorrere del tempo è divenuto di meno facile lettura
È di tutta evidenza che una approfondita conoscenza delle architetture e degli spazi pubblici costituenti la parte centrale degli abitati costituisce necessaria premessa al progetto dello sviluppo degli stessi, ma un significativo esito dell'esperienza didattica compiuta è stato il riscontro della mancanza di relazione con il contesto storico e architettonico della gran parte degli interventi compiuti nel tempo recente. Infatti, una capillare ricognizione nei centri grandi e piccoli della campagna e delle colline della provincia padovana, dalla bassa storicamente più arretrata all'alta in cui l'economia ha conosciuto un più fortunato sviluppo, ha portato al riconoscimento della scempio che è stata compiuta nel tempo, a partire dal dopoguerra, degli edifici del periodo al quale ci si riferisce in queste note - edificati dall'Unità d'Italia alla caduta del Fascismo fino al secondo conflitto mondiale - e in particolare di quelli che lo stato unitario ha costruito tra fine Ottocento e inizi Novecento.
Progetti di riforma urbana nel territorio al tempo del governo fascista
Rispetto al lento ma progressivo arricchimento di nuova architettura pubblica praticato dallo Stato unitario nel tessuto storico dei centri abitati del territorio, gli anni del governo fascista corrispondono ad un'improvvisa accelerazione. Pur sempre al fine di esaltare la politica del regime, progetti di ampio respiro vengono predisposti, e talvolta attuati, nelle città e nei borghi delle campagne, in un quadro generale di distinzione e valorizzazione della qualità della vita della popolazione rurale e di quella urbana. I progetti a scala urbana si integrano con le architetture dello Stato, che vengono a costituire il cardine degli interventi programmati. Gli esempi nel territorio considerato come campione sono risultati numerosi, anche se spesso inattuati e nascosti nelle pieghe dei documenti d'archivio.
A Campodoro, piccolo centro della ricca campagna dell'alta padovana, viene previsto nel 1940 un rilevante intervento a scala urbana consistente in un insieme organico di opere che si sarebbe dovuto estendere a partire dal municipio. L'obiettivo generale era quello di "dotare il comune di Campodoro di un vero centro o piazza, oggi mancanti, che fosse insieme decoro del paese, richiamo per ulteriori sviluppi, e che servisse a meglio cementare l'unione delle due frazioni di Campodoro e Bevadoro"[2]. È la raffinata architettura di inizio Novecento del municipio l'origine e la conclusione di questo progetto a scala urbana non realizzato.
A Terrassa Padovana, povero centro del territorio a meridione, non lontano dal fiume Adige, un complesso piano edilizio, che non ebbe seguito, fu ideato nel 1935. Era anch'esso imperniato sull'elegante palazzo del paese in cui aveva - e ha tuttora - sede il municipio. Secondo tale programma il municipio doveva essere raccordato mediante il nuovo volume della casa del fascio con un edificio minore esistente a est da destinare a palestra e sala riunioni della stessa sede del partito. Altre opere minori avrebbero infine portato alla conformazione di un'ampia piazza di cui il municipio avrebbe costituito il fondale.
Fu invece portata a termine, alla metà degli anni trenta, la definizione della piazza di Codevigo, importante centro nei pressi della laguna di Venezia. Sostanzialmente invariato oggi è questo fondamentale spazio, l'attuale piazza 1° maggio, ottenuto facendo riferimento alle facciate contrapposte della chiesa della comunità dedicata a San Zaccaria e della vecchia scuola elementare, e chiudendo il lato sud con i nuovi volumi della casa del fascio e dell'Opera nazionale balilla.
A Vigonza, popoloso borgo vicino al capoluogo, il municipio era stato costruito dopo la prima guerra mondiale vicino ai due fabbricati delle scuole, ad esprimere con forza la presenza dello Stato, e in posizione isolata, insolitamente, rispetto alla chiesa,. Secondo un progetto della fine degli anni trenta l'edificio del Comune è stato valorizzato divenendo il fulcro, insieme al nuovo teatro al tempo costruito, di una vasta piazza su cui anche guardano, oggi come allora, le case rurali edificate nell'ambito del piano per il miglioramento delle condizioni di vita nelle campagne, composte secondo un disegno a sinusoide, e i due fabbricati delle scuole.
Tra i più innovativi interventi a scala urbana rientra il borgo rurale di Candiana, paese agricolo ai confini con la provincia di Rovigo, inventato e costruito allo scadere degli anni trenta come una doppia fila di case che si fronteggiano ai lati di una nuova strada tesa in linea retta per oltre mezzo chilometro tra la vecchia piazza dominata dalla mole del duomo di San Michele e un importante incrocio stradale.
Sempre i programmi a scala urbana hanno tenuto in conto gli edifici dello Stato unitario come testimo-

nianze irrinunciabili del processo di unificazione del paese, proseguendo con la loro conferma il disegno di uno sviluppo del luogo urbano compatibile con l'economia e il contesto che sostiene la comunità.

Interventi a scala edilizia sull'architettura del regno

Oggi i manufatti dello Stato unificato, le scuole in particolare, sono oggetto di opere che ne snaturano il disegno e in generale a scala urbana gli interventi prescindono dalla continuità e generano relazioni urbane irrisolte e incoerenti.
Raramente gli interventi di manutenzione e di adeguamento funzionale degli edifici dello Stato unitario - quando gli stessi non sono stati demoliti - attuati negli anni recenti, hanno dimostrato da parte dei progettisti una sensibilità adeguata alla delicatezza dei manufatti, ricchi di composte decorazioni come le rigature dei finti bugnati ai piano terra, le riquadrature delle porte e delle finestre, le modanature dei cornicioni, e di variazioni nella tinteggiatura che completano l'ordine delle finiture. Un unico strato di intonaco, una sola tinta, l'impiego del solo calcestruzzo a risolvere il cornicione e gli eventuali corpi aggettanti, sono le caratteristiche di un'architettura che non ha più nulla in comune, se non il mero ingombro volumetrico, con quanto i progettisti avevano in origine pensato.
Dall'ultimo dopoguerra ad oggi questi esiti di un modo di operare di alta professionalità sono stati oggetto di interventi edilizi che ne hanno quasi sempre cancellato la qualità. Questa constatazione è di tutta evidenza nei centri del territorio padovano.

Figura 1 - Confronto dell'architettura, originale e ricostruita, del palazzo presso l'ingresso al paese di Bovolenta, a sud di Padova. L'edificio è stato demolito e ricostruito negli anni settanta, con eguale forma e volume, ma la volgarità dei dettagli paragonati all'originale esprime la distanza culturale tra due momenti storici.

Uno tra gli esempi di maggior evidenza di questo destino comune alla quasi totalità della splendida architettura pubblica di fine Ottocento e inizio Novecento si trova a Ospedaletto Euganeo, centro situato a sud degli omonimi colli di origine vulcanica. Qui si può notare la profonda alterazione prodotta nell'architettura del vecchio municipio, oggi sede della Biblioteca comunale, pesantemente ristrutturato in una banale semplificazione.
Ad Anguillara Veneta, ormai nel rovighese, il vecchio e dignitoso fabbricato del municipio è stato sostituito con un edificio insistente sullo stesso sedime, eguale per ingombro di pianta, volumetria e cadenza delle aperture nel fronte principale, ma radicalmente variato nei particolari costruttivi e nelle finiture di facciata. Risalta nel paese l'estraneità del nuovo edificio, che ospita le associazioni attive nel Comune, rispetto al contesto, al punto che l'amministrazione di Anguillara Veneta sta lavorando al progetto per ripristinare di nuovo il municipio nel vecchio sito e ispirato alle fotografie dell'epoca, con copertura a falde e una rigida simmetria nelle forature e nel complesso del fronte.
Anche a Bovolenta, sulle rive del fiume Bacchiglione, un insensato intervento degli anni settanta di demolizione e ricostruzione del palazzo pregevole situato all'ingresso al cuore del paese da nord ha stravolto l'impianto originario. Nei prospetti è stata cancellata ogni decorazione e profondamente stravolta la forometria, con la gran parte delle aperture tamponate, spostate o mutate di forma. Nella facciata sul cortile interno, sotto al nuovo cornicione in calcestruzzo, la pesante terrazza che ha sostituito il balconcino del salone conferma che la villa venne completamente ricostruita.
Nella vicina Polverara, un povero paese rurale di circa duemila abitanti, la splendida architettura del municipio è stata ridotta ad un misero edificio privo di qualsiasi valenza pubblica nell'immagine. Il confronto tra lo stato attuale e l'aspetto precedente il rifacimento evidenzia come siano andate completamente perse le finiture che ingentilivano questo edificio e questo luogo.

Alterazioni odierne a scala urbana

Che la valorizzazione dell'architettura pubblica sia uno strumento di sviluppo per la cultura della città si dimostra, ancora per negativo, considerando diversi altri casi in cui la dissennata demolizione degli edifici storici - in particolare, nei casi citati a seguire, la sala della casa del fascio divenuta dal dopoguerra, come è accaduto quasi sempre, la sala cinematografica del paese e del territorio intorno - che davano struttura consolidata al centro urbano ha portato alla dissoluzione del luogo e delle forme su cui si fondava la memoria della comunità.
A Saonara, oggi ricca località vicina al capoluogo, la demolizione nel 1977 dell'ottocentesco palazzo del municipio e del vicino cinema-teatro Rossini, già sala del Littorio, ha provocato un vuoto di risulta presso la chiesa di San Martino, all'incrocio che segna il cuore

del paese, che solo trova impiego come parcheggio. La costruzione, in altro luogo, del nuovo municipio non ha giovato al consolidamento dello spirito identitario degli abitanti.
Non diversamente è accaduto a Villanova di Camposampiero, dove negli anni settanta è stato abbattuto in piazza del Mercato il cinema e l'edificio comunale già casa del fascio. L'intenzione era di costruire sul posto il nuovo municipio, ma poi venne ristrutturata la secentesca villa Badoer-Michieli e l'area venne impegnata nel 1983 dal deturpante prefabbricato delle Poste Italiane, oggi ancor esistente e funzionante.
A Torreglia, ai piedi dei colli Euganei la sede storica del comune è stata ampliata erigendo un ingombrante, incoerente e fuori scala corpo di fabbrica che ha relegato il vecchio municipio in una posizione marginale. La perdita di identità per gli abitanti che si riconoscevano nella sede istituzionale di un tempo, costruita come erano costruite le loro case, è stata ancora una volta significativa e non sarà risarcibile in futuro se non a seguito di un intervento radicale.
La larga diffusione di questi casi porta a ritenere che si tratti di una prassi largamente condivisa oltre l'ambito specificamente studiato, che ha alti costi per la cultura del paese nel territorio intero.

La valorizzazione dell'architettura pubblica postunitaria
La lettura dell'esistente costituisce la prima fase del progetto, particolarmente importante nel momento in cui la caratterizzazione degli abitati va sbiadendo, gli insediamenti nei comuni si dilatano in aggregati di edifici residenziali tutti uguali che cancellano le distanze tra i centri, e i centri stessi si indeboliscono come luoghi riconoscibili in cui le comunità si possono identificare. Per cui appare, oggi, sempre più irrinunciabile, anche nell'insegnamento della composizione, improntare la didattica sui temi del contrasto al consumo del territorio e del recupero dell'ambiente antropizzato dismesso.
Note
1 Lo studio si è sostanziato nelle esercitazioni svolte da otto studenti del corso di laurea triennale di Ingegneria Edile dell'Università di Padova in vista del conseguimento della laurea. Sintesi dei testi delle relative tesi - sviluppate negli anni accademici 2007-08, 2008-09, 2009-10 - sono state pubblicate nel volume a cura di E. Pietrogrande Trentaquattro case del fascio. Settant'anni dopo, Marsilio, Venezia, 2014. Le tesi sono state elaborate da Gianluca Battocchio, Annaceleste Bortoletto, Francesca Grassetto, Nicoletta Mantoan, Filippo Mazzucato, Francesco Pasqualin, Laura Permunian, Simone Torresin.
2 Dalla relazione sul progetto di massima per il piano regolatore del centro di Campodoro in Archivio Centrale dello Stato, fondo Pnf, b. 1246, cartella "casa del fascio, Campodoro".

Bibliografia
Biscossa, F. (1986), Dalla casa del popolo alla casa del fascio, in De Michelis, M. (a cura di), Case del popolo. Un'architettura monumentale del moderno, Marsilio, Venezia.
Bonfanti G. (1977), La politica ecclesiastica nella formazione dello Stato unitario, Editrice La scuola, Brescia.
Briguglio, L. (1986), Sacerdoti e fascismo nella diocesi di Padova. Per una ricerca sull'«antifascismo spontaneo» dei cattolici, in "Archivio Veneto", CXXXVI.
Brunetta, E. (1984), Dalla grande guerra alla Repubblica, in Storia d'Italia. Le Regioni d'Italia dall'Unità ad oggi. Il Veneto, a cura di S. Lanaro, Einaudi, Torino.
Melograni, C. (2008), Architettura italiana sotto il fascismo. L'orgoglio della modestia contro la retorica monumentale 1926-1945, Bollati Boringhieri, Torino.
Passerin d'Entrèves E. (1993), La formazione dello Stato unitario, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Roma.
Pietrogrande E., curatore (2014), Trentaquattro case del fascio. Settant'anni dopo, Marsilio, Venezia.
Ventura, A. (1996), Sulla crisi del regime fascista. La società italiana dal consenso alla Resistenza (1938-1943), Atti del convegno nazionale di studi tenutosi a Padova dal 4 al 6 novembre 1993, Marsilio, Venezia.
Fondazione Giacomo Matteotti (2012), La formazione dello stato unitario, Atti del convegno tenutosi a Palazzo Montecitorio, Roma, il 6 giugno 2011, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (Cz).

La riappropriazione della dimensione ecologica dello spazio pubblico urbano: alcuni limiti e prospettive di politiche italiane non istituzionali

MARILENA PRISCO

Spazio pubblico ed ecologia nella società del rischio
La consapevolezza del ruolo dello spazio pubblico in rapporto alle questioni ecologiche assume una rilevanza fondamentale per orientale le trasformazioni urgenti di cui le città esistenti necessitano nel tentativo di fronteggiare i rischi dovuti al cambiamento climatico e alle istanze ad esso connesse.
In primo luogo risulta indispensabile introdurre alcune precisazioni, a partire dalla definizione del concetto di spazio pubblico formulata da Saskia Sassen nell'ambito della Biennale di Venezia del 2006, sottolineando la distinzione fra spazio accessibile al pubblico e spazio pubblico. Con questa seconda cate-

goria si rivolge l'attenzione alla "dimensione pubblica" dello spazio, creata dagli utilizzatori attraverso le pratiche e la soggettività che in esso trovano espressione (Sassen, 2006).
Un secondo termine da indagare è quello di "ecologia", nel suo distaccarsi dalla tradizionale ottica ambientalista secondo la quale è possibile misurare scientificamente i fenomeni e la loro relazione con gli individui attraverso il concetto di tollerabilità e di soglia ammissibile. Beck propone un superamento di questa concezione e considera le questioni ecologiche non come scisse dalla società, relative ad un mondo che è altro da essa e quindi come "ambiente". La natura assume così una posizione interna alla società, in una rilettura complessiva che pone l'individuo e la natura in una condizione di appartenenza reciproca e non di alterità. Quindi, con la fine della società industriale, la natura come tale non esiste più e ciò che resta è, invece, la sua "sociazione"[1], ovvero la dimensione sociale che attiene alla distruzione dell'ambiente naturale propriamente inteso e con cui gli individui devono confrontarsi (Beck, 2007).
Se da un lato la distinzione fra natura e società viene meno secondo la teoria richiamata, il termine stesso di ecologia assume nuove sfumature e rimanda la questione ad un altro piano: nella visione proposta l'interesse non è rivolto al "cosa preservare", alle evidenze del mondo naturale, ma si sposta al rapporto della società con le sue stesse insicurezze che contribuiscono a innalzare la sicurezza a bene di uso comune, al pari dell'acqua e della corrente elettrica. L'attenzione si sposta quindi verso il concetto di rischio, che assume dunque una rilevanza fondamentale nel caratterizzare la comunità internazionale, sino a condurre alla teorizzazione dell'esistenza di una "società globale del rischio" (Beck, 2007), così come acquisisce una enorme rilevanza l'influenza del rischio sulle decisioni attuali per evitare la catastrofe futura.
La base su cui si fonda la teoria del rischio qui richiamata parte dalla cosiddetta crisi ecologica di cui si è avuta consapevolezza a partire dagli anni '60 e dalla "labilizzazione della società", dovuta alla violazione sistematica dei diritti fondamentali che da tale società sono considerati elementi fondanti. Come conseguenza si è avuta la perdita della credibilità delle istituzioni tradizionali e la nascita di una "sub-politica" che opera oltre le istituzioni e che nel suo avere un carattere globale riesce nell'influenzare le decisioni dei singoli Stati nazionali. "Pertanto in una futura teoria del governo [...] dovrebbe aversi l'allargamento dei campi di azione interna dello stato mediante la loro inclusione nelle tematiche globali esterne (politica ambientale)", dando vita ad uno Stato cosmopolitico in cui alle capacità di azione delle istituzioni governative si somma la capacità governativa delle reti transnazionali di cui fanno parte numerose associazioni ambientaliste (Beck, 2007). In sostanza la sub-politica non può non essere tenuta in considerazione per il peso che tale fenomeno assume ma, anzi, la tesi qui supportata riconosce una diretta, anche se non dichiarata, influenza della sub-politica globale di carattere ambientale su alcune politiche italiane di carattere non istituzionali.
A supporto della tesi si riporta un esempio di approccio non istituzionale al progetto di territorio in cui le politiche ambientali si manifestano come riflesso di una sub-politica globale e trovano un punto di intersezione con le politiche per lo spazio pubblico, con possibili risvolti nell'incremento della resilienza sociale del territorio. La società del rischio potrà quindi divenire una comunità del rischio, in cui i suoi limiti e il senso di insicurezza possano trovare un superamento a partire dalla maturazione di un'abilità proattiva di affrontare gli impatti dei cambiamenti, abilità non individuale e non data ma che può essere sviluppata proprio attraverso processi di community building (Zandonai, Cottino, 2014).

Le 'Green Stations' come riattivatori di spazio pubblico

Il caso in esame si riferisce alla riqualificazione dell'ex scalo merci di Potenza Superiore, denominato 'centro per la Sostenibilità ambientale e presidio culturale e sociale' e parte del più ampio progetto attivato da Legambiente O.N.L.U.S. attraverso un protocollo d'intesa sottoscritto con Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana. Fra le attività proposte l'incentivazione della mobilità sostenibile, di prodotti a kilometro zero e l'introduzione di un eco-sportello informativo per veicolare pratiche "green".
L'individuazione del caso studio all'interno delle numerose iniziative di risposta al bando di assegnazione di stazioni impresenziate a seguito dell'ammodernamento dei sistemi tecnologici ferroviari lanciato da RFI[2], discende da due ragioni che ne determinano la specificità e l'efficacia. La prima è riferita al quadro di azioni in cui l'iniziativa si inserisce e di cui rappresenta il progetto pilota in attivazione; in un arco temporale più ampio, infatti, Legambiente O.N.L.U.S. propone l'installazione di "presidi" all'interno di beni immobili dismessi del patrimonio RFI sull'intero territorio nazionale, nodi attivatori di processi di rigenerazione dello spazio fisico e dispositivi di amplificazione della rete dello spazio pubblico. In questo senso l'attributo 'pubblico' non sta ad indicare l'insieme degli attori pubblici depositari del bene comune, di interesse generale, suoi interpreti e rappresentanti legittimi (Crosta, 1998) ma si trasforma nell'aggettivo 'pubblico' in riferimento agli effetti possibili delle politiche (Pasqui, 2001).
La seconda ragione deriva dall'aspetto relativo ai meccanismi di finanziamento dell'iniziativa. Nonostante l'affidamento in comodato d'uso degli immobili RFI non abbia previsto alcuna partecipazione economica da parte della società proponente, le attività previste dal progetto saranno realizzate grazie al sostegno di Fondazione con il Sud, attraverso un meccanismo di finanziamento mediante assegnazione di fondi previsti attraverso il lancio del bando "Verso Rifiuti Zero"[3].

Prospettive e limiti della costruzione dello spazio pubblico attraverso processi non istituzionali

Le questioni riguardanti gli aspetti strettamente economici e finanziari delle iniziative in esame non saranno oggetto della trattazione, che invece vuole evidenziare il legame tra politiche pubbliche, politiche ambientali e costruzione dello spazio pubblico come strumento di incentivazione per la diffusione di buone pratiche, sottolineando l'effetto moltiplicatore delle reti translocali[4].

Il caso proposto in precedenza mette in luce da un lato l'enorme potenziale di rigenerazione insito nelle iniziative non istituzionali in una fase di scarsi investimenti pubblici e dall'altro richiama la necessità di una visione che metta a sistema tali iniziative in un quadro più ampio di obiettivi istituzionali. A partire da una lettura dei materiali del territorio fisico, come ad esempio le tratte ferroviarie non più utilizzate che sulla scia di numerosi esempi europei potrebbero costituire reti ecologiche e di supporto alla cosiddetta mobilità lenta, si configura come opzione concreta una operazione di rigenerazione non basato su risorse economiche pubbliche e/o su investimenti finanziari privati tradizionalmente intesi. L'opportunità creata dalla convergenza occasionale di situazioni, così come riportato, ha però messo in luce come energie e risorse non istituzionali vadano integrate al fine di potenziare le soluzioni, alla ricerca di strategie volte alla moltiplicazione degli effetti. Restano da indagare le modalità attraverso le quali i processi istituzionali possano mettere a sistema le politiche non istituzionali, senza snaturarne il carattere di indipendenza, e costruire un' interfaccia con gli strumenti tradizionali di pianificazione.

Bauman sostiene che l'attuale desiderio di fare comunità sia dovuto all'insicurezza, quella stessa insicurezza che autoalimentiamo nel ripiegare su risorse e capacità individuali attraverso soluzioni personali a problemi comuni (Bauman, 2000). Partire dalla rilettura dei conflitti insiti nella società del rischio e riportare alla luce il potenziale derivante dalla dimensione collettiva, al fine di attualizzare la capacità trasformativa sulla dimensione fisica della città in cui l'istituzionale ed il non istituzionale trovino una possibile convergenza.

Note

1 Nella traduzione italiana il termine "vergesellschaftung" viene tradotto con la parola "sociazione" invece di "socializzazione", per evidenziare il carattere di responsabilità collettiva legata all'azione.

2 RFI dichiara l'esistenza in Italia di circa 1700 stazioni impresenziate di cui 345 già assegnate ad associazioni no profit (dati disponibili presso http://fsitaliane.it/fsi/Impegno/Per-le-Persone/Riutilizzo-Patrimonio-FS-Italiane/Riutilizzo-Patrimonio-FS).

3 Il Bando rientra nell'ambito della linea di intervento "Cura e valorizzazione dei beni comuni" relativo all'anno 2013 per l'incentivo alla sperimentazione di buone pratiche.

4 Il termine translocale viene introdotto da Crosta (Crosta, 2003) per indicare "il territorio costruito dalle pratiche d'uso" in cui l'azione come "transazione" avviene fra individui e cose che, durante i processi di cui entrano a far parte, subiscono delle mutazioni che le ridefiniscono.

Bibliografia

Bauman, Z. (2000), Missing Community, Polity Press, Cambridge (trad. it. Voglia di comunità, Roma-Bari, Laterza, 2001)
Beck, U. (2007), Weltrisikogesellschaft. Auf der Suche nach der verlorenen Sicherheit, Suhrkamp Verlag, Francoforte sul Meno (trad. it. Conditio humana. Il rischio nell'età globale, Laterza, Roma-Bari, 2011)
Bianchetti, C. (2014) (a cura di), Territori della condivisione. Una nuova città, Quodlibet, Macerata
Crosta, P.L. (1998), Politiche. Quale conoscenza per l'azione territoriale, Franco Angeli, Milano
Crosta, P.L. (2003), "Reti translocali. Le pratiche d'uso del territorio come 'politiche' e come 'politica'" in Foedus, 7
Jona, L. (2014), Presenze sociali. Ricerca sulle stazioni impresenziate assegnate per scopi sociali, turistici e culturali, Rapporto di ricerca Redattore Sociale, Fermo
Pasqui, G.(2005), Progetto, governo, società. Ripensare le politiche territoriali, Franco Angeli, Milano
Russo, M., Formato E. (2014), "Spazi pubblici-paesaggi comuni: un progetto per la rigenerazione urbana" in Urbanistica per una diversa crescita, Donzelli, Roma
Sassen, S. (2006), "Perché le città sono importanti" in Città. Architettura e società, Marsilio - Biennale di Venezia, Venezia
Secchi, B. (2013), La città dei ricchi e la città dei poveri, Laterza, Roma - Bari
Zandonai, F., Cottino, P. (2014), "L'impresa sociale di comunità: un modello per la gestione di asset comunitari" in L'impatto della rigenerazione. Gestione e accountability delle stazioni impresenziate affidate da RFI a soggetti nonprofit, Rapporto di ricerca Euricse, Trento

Milano grand guignol: new forms of urban monstrosity

ROBERTO RECALCATI

> I would parade you / Down the high street / You've got the attraction / You've got the pulling power
> (Soft Cell, Sex dwarf, 1981)

> ... una prostituta africana aspetta seduta che qualcuno la carichi. Qui, nel sito dell'Expo. Presidia il territorio. Una puttana a guardia del nostro futuro...
> (G. Biondillo, Tangenziali, 2010)

Freak show

At the eve of Expo, among twisted skyscrapers that often show their backs to the city, Milan is putting on show some very clear, albeit horrific, examples of a new way of intending architecture and its rela-

The block between via Santa Marta and via Del Bollo in 2000 and now.

tionship with the urban context. The myth of global modernization (even if a bit late) often symbolized by skyscrapers, glass and steel, embodies the same arrogance of the vernacular myth of returning to one's roots, whatever they may be and in spite of any obstacle we might meet along the way. All in a misunderstood idea of tradition and respect for the past. Historic memory is reduced to a virtual substitute, leaving the identity myth to take the place of a sincere reflection of tradition, in the same way as the myth of "Milanness" replaces the material, bodily reality of the city itself, ignoring its stratification and the changes that have taken centuries to create.
Milan has become the capital of what is usually defined "good taste", of an idea of beauty made from a mix of levity, irony, linearity and tidiness. But just there, between the creases of this sparkling world, the most deceitful and artful monstrosity is hiding. The new freaks show increasingly gentle and patronizing faces, so that in the heart of the city, where there were still some amazing abandoned Piranesian ruins from the end of the Second World War, a new plan to build new blocks has begun, to create chameleons that blend in with the surrounding buildings, pretending to have a relationship with the past, as if nothing happened. The bombs did not fall and the history of the last sixty years did not happen.
Projects that stand out for their purpose of being linked to Genius loci ready to be wildly manipulated are numerous and they emphasize a basic characteristic of our time: replacing the appreciation of the material reality of things with that of their myth. Evidently the public is less interested in the past, which is always cumbersome and annoying, than in the myth that has been built around it. Here are some of the most interesting examples.

Feltrinelli project
The Feltrinelli project at Porta Volta is just one of the latest examples of the complete destruction of the rich and complex stratification in favor of new buildings that in the architects' intention, recall a condensate of false notions about the (presumed) identity of Milan from a formal point of view. In psychoanalysis we would be facing a "case" that shows two of the most serious pathologies at the same time: repression and induced false memory. Repression, because the bases on which the project is based refuses any involvement with those pre-existent, attaching them to what remains of the ancient Spanish bastions, to the filling station, to the ruins of the old Feltrinelli buildings, to the courts of the two tollhouses or to Ingenioli's greenhouses.
To make a clean sweep of all that, of this incoherent and fragmentary past, to arrange a neutral ground that permits the realization of any project, is hardly new, but here we can see the second pathology, or the virtual one: the induced false memory. On that blank slate of a brain that has already been emptied of an honestly lived lifetime of damages, they then forcedly graft on a new memory, wrapped up with a bow with the claim of being the right interpretation of what they are erasing at that very moment. Consequently the project includes references to the Duomo's Gothic style, the Lombard farmhouse and Aldo Rossi, hypocritically celebrated as the father and master of a certain kind of Milanese architecture.

Palazzo Parigi and Eataly
At the same time two very distant projects, but sons of the same cultural attitude, are glorified by the media as perfect examples of that "Milanese good taste": Palazzo Parigi and Eataly.
The first one is a large and luxurious hotel that occupies the block between via Fatebenefratelli and corso di Porta Nuova and takes the place of the black marble building of the Seventies that was the headquarters of the San Paolo bank. In the new garden we can see statues from the Seventeenth century that "seem to have always been there" and the "memory" of Palazzo Kramer, destroyed during the Second World War. This Hotel could be considered the fair of the post post-modern quotation: from the artistic ironworks taken from Galleria Vittorio Emanuele to the Venetian style floors, coffered ceilings and the parquet of the lounge bar inspired by the Villa Reale of Milan, to the staircase of honor (they really call it so!) that reflects that of the Danieli hotel in Venice. All that in a jubi-

lant celebration of boiserie, false marbles, enormous columns, festoons and decorations. The combination results is a "new ancient" building, which in its immaculate "ancientness" shows all the stylistic elements of an imaginary tradition, betrayed because of its total invention.
Eataly on the other hand finds space, shoving itself into the glorious Teatro Smeraldo, transforming it into a sort of luxury food supermarket. The theatre wasn't protected by any law so they could quietly destroy it without any problem. What disturbs you entering this place is not so much what they destroyed but what has been "preserved between quotation marks", the fetishistic exhibition of simulacrums and fragments of the lost theatre. A little stage at the center of the place shows a placard that says: "Palco del Teatro Smeraldo". But that little pensile stage is not what it pretends to be, it is a fiction, even if probably covered with the old floorboards of the former stage. I believe that this is the prototype of a new architectonic race: the project in crocodile tear style. The crocodile that cries because he has eaten the entire theatre and now is contrite and wants to make amends by hypocritically exhibiting some token "crumbs" of the leftovers of the eaten theatre.
It makes me think of that moving Baudelaire poem entitled "The Eyes of The Poor" (1868) where the poet describes «nymphs and goddesses bearing on their heads piles of fruits, patés and game, Hebes and Ganymedes holding out little amphoras of syrups or part-colored ices; all history and mythology pandering to gluttony». Just like that: all history and mythology pandering to gluttony.

Teatro Continuo

At present, twenty five years after its destruction, they are proposing the rebuilding of the Teatro Continuo by Burri in Parco Sempione.
The artwork, a concrete stage of about ten meters by seventeen on which six, six meter tall iron wings stand, had been realized for the XV Triennale in 1973 and then donated to the municipality of Milan that sustained it until 1989 when they decided to demolish it because it was run down. The rebuilding would be projected and financed by Fondazione Burri of Citta di Castello while the Triennale would take care of it in the future so that the whole project would not cost anything to the city. And it is exactly the municipality that deliberates the reconstruction, perhaps with the intention of sewing up the (posthumous) relationship with the (dead) artist who swore he would have never made an exhibition in Milan again. As often happens, recurrences have a role in situations like this; in this case the centenary of Alberto Burri's birth that coincides with Expo 2015: two birds (and perhaps millions of tourists) with one stone.
We will have a fake that will have nothing to do with the lost original but (perhaps) shape and position. That's all. Why rebuild the Teatro Continuo then? Because it was a very beautiful metha-architectonic object, perfectly inserted as a visual interval between Castello Sforzesco and the Arco della Pace. Perhaps because it was the maximum architectonic expression of one of the most important artists of the Italian Twentieth century, one of the few whose fame has widely exceeded national borders. Because we need an open air stage there and rebuild the Teatro Continuo seems the most simple and obvious solution. No tenders that would open up to thousands of problems, just one for the contractor who will build the artwork. The problem is to make a construction ex novo just imagining what the former author would do if he was here now. This last sentence resounds as an echo that does not stop repeating, it resounds every time one hears someone speaking of the value of matter in the so called conceptual artworks, in an idealism perennially rising again from its same ashes. I hear the voice of Viollet-le-Duc singing like a siren. Only a slight difference in reliability differentiates the new "Burri theatre" from the new "Leonardo horse" that an American art lover donated to Milan a few years ago. That an artwork is redone twenty-five or five centuries later, the matter does not change just because what changes is exactly the matter with which it is redone, that would never be the same.
The council of Milan should take the responsibility of the irreparable mistake made twenty-five years ago. Meanwhile Expo, in its intent of being an opportunity to show the world the excellences and particularities of all Italian places, should not lose time, money and energy rebuilding what no longer is and point to the improvement of the material reality of things as they are and where they are.

The elm trees of Mac Mahon

In front of a growing indifference for the destiny of our less celebrated cultural heritage, I would like to tell you about a case that could be the first of many others and become a kind of experimental laboratory of thought and reflection on the common good, far from any possible rhetoric: the battle undertaken by a committee constituted to prevent the indiscriminate cutting down of the trees in via Mac Mahon.
The reason is too obvious: the elm trees' roots that grow alongside the tramway tracks are complicating the substitution of new tracks so the most obvious solution is to eliminate those elm trees and replace them with new plants, perhaps with less intrusive roots. All that obviously without asking for the citizens' opinions or reflecting on the possible value (historic, cultural, environmental, landscaped) of those trees and possible other options.
Indicatory of the indifference of ATM for the respect of that green architecture constituted by the two colonnades that characterize via Mac Mahon is the fact that a single public bidding was organized for the executive project and for the execution of works, so it will only be the construction manager who decides on every single tree. That means a complete renunciation by the city of any planning and decision. Everything would be in the hands of the winning company. What is clear in this situation is the

separation of roles in urban affairs, an absurd contrast between who takes care of public transport and viability and who instead should take care of environmental aspects (and does not) as if those aspects were something exclusively linked to the aesthetic aspect of places and not to their sense and meaning in history and in the life of cities and citizens. This contrast of needs and priorities leads, especially in time of crisis and constraints, to the loss of those places that do not offer an immediate monetizable reply for their poor mediathic appeal.

Conclusions

I believe that it is necessary a new approach to architecture and cities that cannot be limited to the single artefact but must consider the relationship between all the different elements of urban landscapes, the elements of connection and the kinesthesis involved, the dynamic approach, in movement and therefore in time. A rehabilitation of perception is necessary as something that can humanize the objects that surround us, the return to the body and to the flesh as absolute depositaries of the only possible truth that can guide our projecting choices. This should lead to a different attitude about urban transformations; it is no longer possible to follow a protective setting that controls just the shape and image of parts of the city increasingly small compared to the whole urban areas that risk to freeze everything and to be counterproductive. The hypothesis of riding the change does not at all mean giving up the proposing and projecting role; on the contrary, it means to understand the real value of real things as they are and as centuries of evolution have transformed them, to consider our heritage a richness and not an obstacle, because our present time is the first interlocutor for any possible project of something new, the context only paralyzes the weak mind, blunt pointed pencils

Un festival culturale per l'agenda urbana

LAURA RICHELLI

Possono i Festival culturali urbani assumere un significato per l'agenda urbana?

La definizione dell'agenda urbana, a meno di non considerare questa una mera operazione a tavolino pianificata da tecnici e amministratori, impone una certa capacità di lettura della città per capire, in base a ciò che la città è, che cosa la città vuole diventare.

Si sottolinea quindi l'esigenza, a monte della pianificazione dell'agenda urbana, di un'analisi dell'identità della città, propedeutica all'identificazione delle sue strategie di sviluppo.

Rispetto a questo processo di analisi si è assistito negli ultimi anni ad un cambiamento di paradigma che ha reso la lettura della città e della sua identità, presente e futura, un'operazione tutt'altro che facile e lineare.

Un cambiamento che corre soprattutto lungo due direttrici: chi e cosa, ovvero quali sono gli attori deputati a intervenire nell'analisi della città e quale deve essere il contenuto di questa analisi.

Rispetto alla prima variabile il cambiamento è stato dettato dalla progressiva inclusione di nuovi attori nel processo di analisi che guida la definizione dell'agenda urbana, non più prerogativa dei soli tecnici e amministratori ma a cui possono e dovrebbero partecipare tutti gli stakeholders così da avere una visione quanto più integrata e condivisa sulla città. La prospettiva dell'amministratore infatti è apparsa limitante rispetto alla possibilità di leggere la complessità urbana e per questo anche scarsamente efficace nel pianificare la futura agenda. Si è pertanto avvertita l'esigenza di integrare quella prospettiva con il punto di vista e le conoscenze dei cittadini, degli operatori economici, delle associazioni che vivono la città e che hanno sensibilità diverse rispetto alle questioni urbane e possono per questo offrire spunti diversi.

L'altro cambiamento è intervenuto in riferimento a cosa guardare nell'analisi della città. Anche in questo caso si è andati verso la progressiva inclusione di questioni prima ritenute marginali nella definizione dell'agenda urbana. In particolare il passaggio è stato segnato da un'attenzione sempre più marcata a questioni non strettamente connesse alla componente materiale della città ma piuttosto al suo patrimonio intangibile. L'analisi della città passa non solo attraverso l'analisi del suo apparato architettonico ma anche di quello sociale, culturale ed economico e di conseguenza un'agenda urbana oltre a pianificare interventi strutturali promuove anche politiche di innovazione sociale.

Rispetto al cosa includere nell'analisi della città il cambiamento può dirsi tutt'altro che concluso ed anzi il campo d'analisi è continuamente allargato da nuove prospettive di ricerca che introducono nuovi spazi di riflessione. Questo progressivo allargamento corre di pari passo all'introduzione di nuovi modi per leggere la città; come dire che il cosa vedere è fortemente influenzato dallo strumento impiegato nella lettura. La volontà di non limitarsi a leggere il visibile della città ma di indagarne il substrato invisibile, sociale e culturale, impone che si sviluppino strumenti in grado di supportare questo tipo di lettura ed è forse questa oggi la sfida da cogliere per pianificare l'agenda urbana: dotarsi di nuovi strumenti capaci di restituire le molteplici sfaccettature della città.

La riconosciuta complessità dell'oggetto di analisi, che già in passato ha giustificato l'adozione di un approccio interdisciplinare alla città, suggerisce la sperimentazione di nuovi metodi per "afferrare" ciò che una città è e ciò vuole diventare. Proprio a fronte di questa esigenza si può riconoscere il particolare contributo offerto dai festival culturali urbani in quanto iniziative capaci di affrancarsi dalla definizione di puro evento di godimento culturale per farsi occasione di riflessione sui futuri desiderabili della città.

Certamente la possibilità che ciò si verifichi può essere influenzata da alcune variabili quali la tipologia del festival, la sua storicità, le dimensioni, l'offerta culturale in cui si colloca, tuttavia sembra possibile poter rintracciare conclusioni applicabili a questa categoria di eventi in generale.
L'idea che un festival possa avere una ricaduta sociale sulla città anche nei termini di un suo contributo nella definizione dell'agenda urbana muove da due riflessioni, differenti ma complementari.
In una prima accezione un festival ci può dire qualcosa sull'identità di una città quando un'offerta culturale finisce con l'essere associata alla città stessa. Questo legame tra città e il suo festival, che diventa bandiera della città, esprime una sorta di dichiarazione di identità, la volontà della città di riconoscersi nei valori che quella particolare iniziativa esprime facendone principi di indirizzo per le future politiche urbane. Esempi di questo tipo sono abbastanza comuni. Pordenone, per esempio, attraverso le sue diverse iniziative letterarie, la più famosa Pordenonelegge, è diventata un punto di riferimento nazionale per questo filone culturale e la città stessa ha costruito la propria campagna comunicativa in funzione di questa immagine. Ciò può essere inteso come una dichiarazione dell'identità attuale e futura della città e pertanto il festival diventa una chiave di lettura della città da cui ricavare linee guida per la programmazione dell'agenda urbana.
In casi come questi un festival diventa strumento di analisi ex post, nel senso che l'immagine consolidata della città che esso veicola costituisce l'oggetto di indagine da cui trarre indicazioni per l'agenda urbana. In un'altra accezione il festival culturale può costituirsi come strumento di analisi ex ante, e quindi più propriamente uno strumento a supporto della pianificazione dell'agenda urbana, quando rappresenta un'occasione per indagare la città ed esplorarne attraverso le proprie iniziative i futuri desiderabili.
Questa considerazione muove dall'osservazione di un caso concreto, il progetto internazionale In/visible cities Festiva, anche se di fatto accomuna diversi festival che hanno in comune la volontà di fare degli spazi urbani non solo contenitori di iniziative culturali ma anche contenuti su cui riflettere. In/visible cities, in quanto festival della multimedialità urbana, muove dalla volontà di sfruttare il linguaggio dell'arte, e più in generale della multimedialità, per esprimere il patrimonio passato e presente e il potenziale futuro che gli spazi urbani celano in sé. Attraverso una serie di iniziative, che spaziano dalla performance artistica al laboratorio formativo, esso punta a coinvolgere attivamente il pubblico di turisti, ma soprattutto di cittadini, in un percorso di riflessione sugli spazi che diventa riflessione sull'identità passata, presente e futura della città.
Al di là del singolo caso, un festival culturale così strutturato, in cui cioè l'urbano diventa un aggettivo qualificante del ruolo primario assegnato agli spazi della città, ha certamente un potenziale nella pianificazione dell'agenda urbana perché il lavoro artistico-culturale sugli spazi è l'inizio di un percorso che guida alla scoperta della loro identità, del loro significato e del potenziale futuro.
Come strumento di indagine per altro presenta alcune peculiarità che ne identificano il valore aggiunto rispetto ai metodi tradizionali di analisi. In primo luogo iniziative di questo tipo hanno un approccio alla città che è implicitamente interdisciplinare e partecipativo, il che diventa una garanzia per la pluralità dei punti di vista sulla città. Un festival infatti unisce professionalità diverse e punta ad attrarre un pubblico ampio e variegato in grado di offrire con il proprio sguardo contributi diversi alla lettura della città. A livello di agenda urbana ciò si traduce nella possibilità di acquisire una prospettiva complessa, integrata e rappresentativa delle diverse voci di una città.
In secondo luogo il carattere partecipativo, che punta a coinvolgere attivamente il pubblico con iniziative in cui il visitatore diventa protagonista, fa sì che questo tipo di analisi sia anche un percorso di coscientizzazione delle persone rispetto alla città, al suo significato attuale e al suo futuro. Il festival diventa in questo senso uno stimolo alla responsabilizzazione rispetto all'agenda urbana che dovrebbe essere il più possibile condivisa dai cittadini e rappresentativa dei bisogni e desideri di chi vive la città. Un'agenda urbana scollata dalla percezione dei cittadini non può infatti che risultare manchevole di una componente fondamentale dell'urbano, la comunità che lo abita e che dovrebbe invece essere depositaria della pianificazione delle politiche urbane dal momento che esse potranno influenzarne il futuro.
Infine, il lavoro che un festival culturale urbano fa sugli spazi è solitamente di carattere sperimentale nel senso che promuove la ricerca di percorsi innovativi e originali. Tale approccio si traduce nell'opportunità di misurare diverse possibilità di sviluppo per quegli spazi, di mostrare in anteprima quei diversi futuri desiderabili su cui l'agenda urbana è poi chiamata a programmare le politiche.
È alla luce di questo contributo offerto dai Festival culturali urbani che appare auspicabile proseguire questo percorso di riflessione, al momento ancora abbozzato e fatto di osservazioni e stimoli preliminari, così da giungere ad una teorizzazione più propriamente scientifica dell'apporto dei festival culturali come strumento di supporto nella pianificazione dell'agenda urbana.

Bibliografia

Vitali, W. (a cura di) (2014), Un'agenda per le città. Nuove visioni per lo sviluppo urbano. Il Mulino.
D'Albergo, E.(2011) Le città dell'agenda politica nazionale. Franco Angeli.
Laudadio, F. (1993) Fare festival. Bilancio di un'avventura culturale. Edizioni Europa Cinema.
Imperio, M. (2014) Progetti di luogo per le nuove configurazioni dell'urbano. Franco Angeli.
AA.VV. (2012) Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation. Proceedings of the Seventh International Conference on Informatics

and Urban and Regional Planning INPUT2012. Franco Angeli.
Schon D. (1995) Frame reflection: Toward the resolution of intractable policy controversies. Basic Books.
De Leo D., Fini, V. (2012) Attualità dello sviluppo. Riflessioni in pratica per costruire progetti locali di qualità. Franco Angeli.

La strada: un esercizio di denominazione delle sue componenti

LEONARDO RIGNANESE

La strada
Linea di confine tra privato e pubblico, la strada svolge un ruolo determinante nella forma della città, nella costituzione dello spazio pubblico, nella mediazione tra i vari spazi, presentando una varietà di forme e di funzioni.
La strada ha sempre intrecciato rapporti diversificati di forte relazione con l'intorno – edificato o campagna – e ha svolto sempre funzioni diverse, senza che queste si disturbassero, anzi arricchendo il valore e il senso della strada stessa. Oggi, le funzioni da un lato autonomizzano la rete viaria, dall'altro creano interferenze.
Per molto tempo essa ha organizzato la divisione del terreno e ha delimitato i singoli lotti[1] . La strada è stata utilizzata come un vero e proprio schema progettuale nella fondazione di città o nelle ristrutturazioni, ingrandimenti e riqualificazioni dei centri urbani. Nel Rinascimento la strada era considerata uno strumento ordinatore della forma urbana e, allo stesso tempo, scena urbana prospettica: la galleria vasariana degli Uffizi riunisce in modo notevole questi due aspetti. Nella progettazione dei boulevard si analizzarono e studiarono tutti gli elementi della strada e la loro gerarchia: «altezza, larghezza, vegetazione, strade laterali, pavimentazione, illuminazione, chioschi, posti a sedere, fontane, pisciatoi e perfino raschiatoi per stivali»[2] .
Strada e isolato si sono confrontati a lungo nella costruzione della città: dalla preminenza della prima nelle città di fondazione, all'intreccio delle due nelle città medievali, all'aumento delle distanze e all'uso del secondo come una tessera base del mosaico urbano nella città ottocentesca e coloniale, alla loro definitiva separazione e autonomia nella città tardo moderna e contemporanea. Da elemento di delimitazione e definizione dell'isolato – che, nelle città di matrice araba, tarla i bordi degli isolati stessi per penetrare all'interno in forma di vicoli – «la strada si perde come via di comunicazione e si trasforma semplicemente in via di distribuzione»[3] .
La strada ha perso nel tempo alcune delle sue caratteristiche. È con il Movimento Moderno, secondo Rykwert, che iniziano gli attacchi alla strada che viene abbandonata teoricamente e praticamente: le varie funzioni della strada vennero separate in aree delimitate ed essa diventò un canale di distribuzione del traffico.

Da quasi un secolo, la strada è oggetto di continui attacchi dalle più varie direzioni: i progettisti delle Siedlungen e di Città Giardino, i maestri del CIAM, le amministrazioni locali e i loro architetti negli stati assistenziali anglosassoni o scandinavi, hanno tutti cercato forme di insediamento urbano in cui la strada fosse privata delle sue antiche funzioni, o considerata al di fuori della sua esistenza. C'è stato anche un attacco da parte di quei continuatori di Haussmann che hanno subordinato tutte le funzioni dell'insediamento urbano alla strada, in particolare alla strada come luogo del traffico. La posizione più estrema è quella dell'urbanista spagnolo Arturo Soria y Mata, che immaginò una città-strada che unisse Cadice e Pietroburgo, Pechino e Bruxelles, attribuendo alla strada tutte quelle funzioni urbane che essa non aveva mai avuto prima e in questo modo, come i suoi colleghi, sovraccaricandola fino al punto di distruggerla. [...] Dove le funzioni di scambio e di commercio sono state bandite o isolate dai quartieri residenziali, il distacco fra spazio pubblico e spazio privato è disastrosamente accresciuto. [...] Uno spazio pubblico intermedio che possa essere considerato dai cittadini come qualcosa di diverso dalla strada in realtà non esiste. Perciò lo spazio intorno alle case a più piani è trattato dagli abitanti come terreno neutrale, non nobilitato dai piaceri o dagli usi che si possono trarre dalla strada[4] .

La perdita di queste caratteristiche viene ribadita molti anni dopo con analoghe espressioni
[...] gran parte delle strade tende all'omologazione, a diventare canale di traffico e supporto all'edificazione tout court, con un appiattimento delle differenze nelle caratteristiche tecniche, nelle funzioni e nei ruoli. I diversi tipi di traffico – a lunga, media, breve percorrenza – tendono a confondersi, confluendo su tutti i tipi di strade, e con essi si confonde anche il rapporto che la strada stabilisce col suo intorno. Da un lato gli insediamenti vanno a raccogliersi anche lungo strade destinate originariamente al traffico di lunga percorrenza e veloce, generando i noti problemi ambientali e di sicurezza, dall'altro strade pensate per un traffico locale, ma con caratteristiche tecniche incongrue, si trasformano in canali di traffico[5] .

Ripensare la strada
Ripensare a questo materiale urbano – a volte affrontato solo con una sua interiorizzazione all'interno di oggetti edilizi, come strada interna nelle new town e successivamente nei centri commerciali, o come metafora di una strada novissima da esporre alla biennale di Venezia – implica un ritorno alla logica della strada, il suo adattamento alla storia e ai luoghi, una riformulazione che sia adeguata e contemporanea.

Se alla maglia stradale è ancora affidato – o vogliamo affidare – il compito assai delicato di dare forma alla città, di essere intermediario tra i vari materiali urbani, occorre che essa sappia trovare relazioni significative tra i vari materiali urbani. Tendere a una riconquista dello spazio della strada a funzioni che non siano solo quelle della sosta e della percorribilità automobilistica vuol dire analizzare la strada nelle caratteristiche di rete e, in particolare per quello che ci riguarda in queste note, nelle sue singole parti costitutive: ruoli, caratteri e requisiti propri di ciascuna famiglia di elementi; vuol dire anche ripensare al rapporto tra il tessuto edilizio e le strade, tra spazio del tessuto edilizio e spazio del reticolo stradale, rapporto da cui dipende fortemente la qualità dell'abitare in città, sia in termini di accessibilità che di vivibilità, di benessere e di percezione.
Se nella enunciazione di questi requisiti | criteri | obiettivi ormai c'è accordo e condivisione, almeno nelle dichiarazioni, ciò che ancora manca – perlomeno nel caso italiano – è una produzione di linee guida per dare una maggior qualità spaziale del progetto delle strade, del disegno delle strade, delle sue componenti e dei suoi materiali. Gli esempi di buona progettazione sono ancora pochi, e il tema è ancora troppo connesso agli aspetti del traffico veicolare. Le prime cose che vengono poste in discussione, appena si parla di strade, sono i temi della viabilità meccanizzata e dei parcheggi. Abbiamo perso il senso complessivo – e originario – della strada come luogo della comunicazione, dello stare, dell'incontro, dell'osservazione.
Da un punto di vista tecnico e progettuale, il progetto delle strade è stato trascurato e considerato essenzialmente un problema di ingegneria stradale[6] . Ciò ha prodotto un impoverimento del progetto della strada, della sua natura di materiale urbano primario, con gravi ripercussioni sulla forma della città e sul contributo che la strada ha nella produzione dello spazio pubblico. Si è spesso confuso la mobilità con il progetto della strada.
Se analizziamo il Codice della strada, vediamo esso risponde unicamente a criteri di viabilità automobilistica. Manualistica e Codice della strada classificano la rete stradale in base al ruolo gerarchico (strade primarie, secondarie, extraurbane, urbane ecc.) o alla competenza amministrativa e gestionale (statali, regionali, provinciali, comunali), criteri indifferenti alle ragioni della composizione urbanistica.
Manca, in questi documenti, qualsiasi riferimento al carattere della strada, ai rapporti delle strade con l'intorno, con la trama viaria preesistente; mancano riferimenti alle strade pedonali, alle strade residenziali a priorità pedonale – come le woonerf olandesi –, alle parkway, alle caratteristiche fisiche, ai materiali ecc.
La progettazione della rete viaria presenta problemi e tematiche molto differenti a seconda della sua trama e della sua funzione: dalle strade che "corrono" fuori dall'abitato alle strade che attraversano l'abitato, alla trama minuta delle strade che penetrano nell'abitato. Ognuno di questi tipi di strade pone problemi diversi che richiedono caratteristiche fisiche diverse.
Qui non si vuole affrontare il tema generale della gerarchia delle strade. Ciò di cui si vuole discutere e se a questa gerarchia corrispondono indicazioni che vanno oltre la stretta funzione che queste strade devono svolgere. Le strade corrono in contesti assolutamente diversi, in aperta campagna, in aree periferiche, in tessuti densi. Il tema della gerarchia urbana delle strade va affrontato non solo come problema di mobilità, ma cercando di descrivere quali sono i caratteri complessivi che queste strade devono avere: quali attività sono previste o consentite, quali caratteristiche devono avere le facciate degli edifici che le delimitano, il ruolo, o se vogliamo, l'aspetto che queste diverse strade devono avere. Cosa vuol dire una strada residenziale se non si specificano questi caratteri? E, ancor più, cosa vuol dire: strada di penetrazione o di collegamento? Al di là di indicazioni sulle larghezze, sulle corsie, sugli incroci, come sono fatte queste strade? Che immagine urbana producono?
La strada urbana non è solo sede di traffico, e non può essere analizzata e progettata a partire da questa funzione. La progettazione delle strade, quindi, non è solo un problema ingegneristico e di traffico. La strada è un materiale urbano e territoriale, per cui tutti i suoi elementi – carreggiate, intersezioni, spazi per la sosta, margini (percorsi pedonali, percorsi ciclabili, fasce verdi, fasce attrezzate), corredo (illuminazione, pavimentazioni, sottoservizi) vanno considerati in relazione al loro ruolo ma anche rispetto alla loro natura e al carattere che hanno o che vorremmo avessero.

La strada come spazio pubblico e il carattere della strada

La strada – occorre ricordarlo – è un materiale urbano che fornisce, oltre alle corsie per il movimento dei veicoli, la maggior parte dello spazio pubblico aperto Le strade delle nostre città storiche sono state tracciate per tutt'altri obiettivi funzionali; esse sono state concepite a misura dell'uomo, del cavallo e della carrozza, e ancora oggi consentono di essere utilizzate come spazio di movimento e di esperienza. Per queste prerogative esse sono spazio pubblico; spazio pubblico primario. La rete delle strade è l'essenza delle città: supporto per il movimento e per la sosta delle persone e dei mezzi; luogo che presuppone e favorisce fruizioni individuali; fattore di aggregazione e di condensazione sociale; spazio da cui dipende il funzionamento e la vitalità delle città. Le strade sono parte integrante e significativa dell'architettura e del paesaggio urbano, e contribuiscono in maniera determinante all'immagine complessiva della città[7] .
La qualità e il carattere della maggior parte dello spazio pubblico delle nostre città è dato dalla combinazione della via pubblica con le facciate private[8] . La combinazione | relazione di questi elementi costituisce | rappresenta il livello di rapporto che esiste tra la sfera privata degli edifici e la loro funzione di facciata urbana, di partecipazione alla scena urbana e allo spazio pubblico. Alcuni tipi di strade urbane storiche dipendono fortemente dalla combinazione di questi

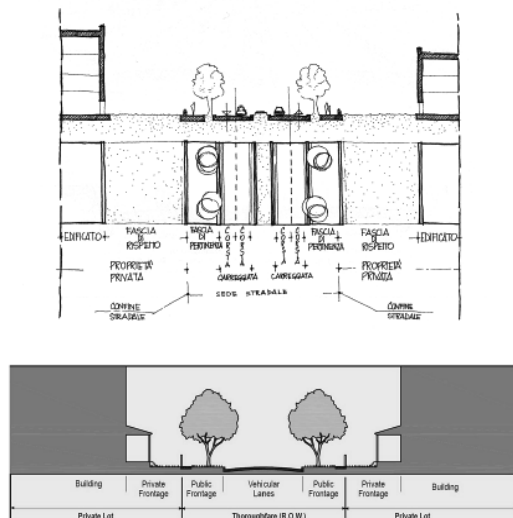
elementi e dalle caratteristiche di ognuno di essi[9].
La strada presenta due attributi: oltre alla capacità – ovvero le caratteristiche legate alla mobilità veicolare: numero di corsie e loro larghezza, raggi di curvatura, pavimentazione ecc. – ha anche un carattere, ossia la sua idoneità come cornice per le attività di pedoni e come luogo per una varietà di tipologie edilizie. Il carattere si manifesta fisicamente con i tipi edilizi associati e la facciata.
Un vero progetto e un vero disegno di strada cominciano con il nominare, descrivere, differenziare e, quindi, disegnare e progettare i caratteri delle diverse strade.
Nella progettazione dei materiali urbani, nel caso specifico la strada, credo che abbiamo perso un po' di termini e, quindi, anche di dettagli e caratteristiche che facevano della strada qualcosa in più di una semplice infrastruttura viaria. Da quando abbiamo delegato al Codice della strada definizioni e caratteristiche delle strade, abbiamo abbandonato la progettazione della "strada", abbiamo perso la conoscenza delle sue componenti e delle sue caratteristiche reali e non solo di quelle funzionali al traffico veicolare.
Una difficoltà nella progettazione di questo materiale urbano è data, oltre che dalla attenzione prioritaria agli aspetti ingegneristici, dalla mancanza di un vocabolario adatto: abbiamo pochi termini per indicare il carattere delle strade e delle componenti materiali e relazionali. Ci mancano le parole; e senza di esse, le cose, senza scomodare Foucault[10], non esistono: le parole e le cose hanno una forte attinenza. Esiste una forte relazione tra significato e significante, non è solo una questione nominalistica.

Un esercizio
Di seguito sono messi a confronto alcuni esempi di definizioni associate ai tipi di strade e alle componenti delle strade. Sono stati resi in esame: una guideline inglese (scelta tra l'ampia manualistica anglosassone sull'Urban Design), alcuni Code del New Urbanism americano e il nostro Codice della strada.
Sono presi in considerazione, e confrontati, due aspetti del vocabolario riguardante le strade:
- la classificazione delle strade, ovvero i nomi dei tipi di strade;
- le componenti della strada.
Dal confronto tra la classificazione del Codice della Strada e quella proposta nello Smart Code[11] si evidenziano diversi modi di classificare le strade, ma soprattutto di descrivere il carattere della strada, la sua funzione e, quindi, i materiali di cui comporsi.
La classificazione del Codice della Strada è di tipo tecnico-ingegneristico-automobilistico e fa riferimento a: Autostrada urbana, Strada di scorrimento, Strada di quartiere, Strada urbana. Ognuna di esse è descritta nelle dimensioni e numero di corsie, di carreggiate e nel tipo di connessioni con altri elementi della rete, nella possibilità di attraversamenti pedonali e di accessi diretti alle proprietà private.
La classificazione dello Smart Code fa riferimento alla funzione, al carattere, ai materiali, alle facciate e alle attività connesse alla lunga lista di strade: Highway, Boulevard, Avenue, Commercial Street, Drive, Street, Road, Rear Line, Rear Alley, Path, Passage.
Come si può notare, oltre alla quantità di nomi utilizzati per indicare le varie strade, i nomi stessi delle strade sono indicativi oltre che evocativi del loro carattere, cosa che i termini italiani non hanno.
Ecco alcuni esempi di definizioni:

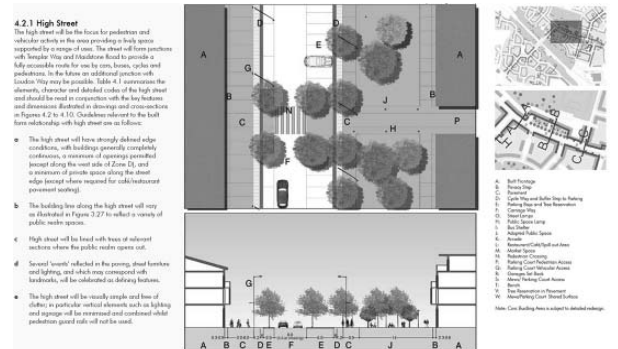
Boulevard: a long-distance, free movement thoroughfare traversing an urbanized area. A boulevard is flanked by parking, sidewalks, and planters buffering the buildings along the sides.
Drive: a thoroughfare along the boundary between an urbanized and a natural condition, usually along a waterfront, a park, or a promontory. One side of a drive has the urban character of a street or boulevard, with sidewalk and buildings, while the other has the qualities of a road or parkway, with naturalistic planting and rural detailing.
Road: a local, slow-movement thoroughfare suitable for Edge and Rural Zones. Roads provide frontage for low density buildings such as houses. A road tends to be rural in character without curbs or striped on-street parking; it may have clustered plantings and paths instead of sidewalks. The degree of rural or rustic character of a road may be adjusted by the manipulation of such elements.
Street: a local, slow-movement thoroughfare suitable for General, Center, and Core Zones. Streets provide frontage for higher-density buildings such as offices, shops, apartment buildings, and row houses. A street is urban in character, with raised curbs, closed drainage, wide sidewalks, parallel parking, and trees in individual planting areas. Character may vary somewhat, however, responding to the enfronting commercial or residential uses.
Alley: a narrow service access to the rear of more urban buildings providing service areas, parking access, and utility easements. Alleys, as they are used by trucks and must accommodate dumpsters, should be paved from building face to building face, with drainage by inverted crown at the center.
Passage: a pedestrian connector passing between buildings. Passages provide shortcuts through long blocks and connect rear parking areas with street frontages. Passages may be roofed over and lined by shopfronts. Variants include Court. A court is a passage that is wide enough to be landscaped, being the frontage for buildings which are otherwise provided with vehicular access only by rear alleys[12].

Anche dal confronto tra i termini utilizzati per designare le componenti della strada emergono differenze significative che abbiamo messo a confronto anche nell'immagine (fig.1). Il Codice della Strada individua essenzialmente due componenti della strada: la sede stradale e la fascia di rispetto. La prima è a sua volta composta dalla carreggiata (che comprende le corsie) e da una fascia di pertinenza. La sede stradale è di proprietà pubblica; la fascia di rispetto è in genere di

proprietà privata.
Le indicazioni della Smart Code descrivono uno spazio molto più articolato. Anche in questo caso c'è una prima divisione tra l'area pubblica della strada – Thoroughfare – e quella privata – Private Lot. L'area pubblica del Thoroughfare è formata da una vehicular lanes e da parti laterali definite Public Frontege.
La prima cosa che notiamo, di nuovo, sono i nomi: fasce (di rispetto, di pertinenza) da un lato, frontage, dall'altro.
L'altra osservazione da fare è che tutto lo spazio compreso tra il bordo delle corsie per le auto e la facciata dell'edificio (privato) è denominato complessivamente frontage, ed è articolato in due parti:
- il Private Frontage: the area between the building Facades and the Lot lines
lo strato privato tra la facciata di un edificio e la linea del lotto. Le variabili che intervengono nella progettazione di questo spazio (di questa facciata) sono: la profondità tridimensionale del fronte e la combinazione di elementi architettonici, come le recinzioni, verande, porticati e colonnati.
- il Public Frontage: the area between the private Lot line and the edge of the vehicular lanes
lo strato pubblico tra la linea del lotto e il bordo delle corsie veicolari. È lo spazio dello streetscape.
Le variabili principali dello streetscape sono il tipo e la dimensione dei cordoli, passeggiate, fioriere, alberi lungo le strade, e lampioni

Figura 1 Confronto tra le componenti della strada: Codice della Strada e The Lexicon Of The New Urbanism di Duany Plater-Zyberk & Co (2000)

In conclusione, ciò che da noi è fascia di pertinenza è public frontage, ciò che chiamiamo fascia di rispetto è private frontge.
Alla questione dei nomi si associa anche una miglior rappresentazione grafica dei requisiti di una strada.
Nell'Ashford Barracks Design Code del marzo 2007, regole per un nuovo quartiere nella città di Ashford nel Kent, sono illustrate i criteri descrittivi e normativi riguardanti le strade.

Per ogni tipo di strada sono definite varie disposizioni e requisiti, accompagnati da tabelle specifiche in cui sono fissati i requisiti obbligatori per il design|progetto degli elementi intorno alla strada. Ogni tipo di strada è illustrata da una serie di schemi con annotazioni. L'obiettivo primario nella definizione di questi requisiti di progetto è di raggiungere un'alta qualità, e uno spazio pubblico senza disordine attraente, gratuito (segnaletica e arredo urbano è di essere discreti e opportunamente utilizzati).
Una maggior qualità del disegno urbano dipende anche da un aggiornamento dei nostri strumenti e dei nostri riferimenti. La ricca manualistica anglosassone che è stata prodotta a seguito del rinnovato interesse per l'Urban Design è un esempio da seguire. È importante produrre manuali di buone pratiche di Disegno urbano; definire linee guida strutturate con esempi e indicazioni spaziali precise e non solo tramite la descrizione di requisiti prestazionali.

Figura 2 Scheda per High Street, Ashford Barracks Design Code del marzo 2007

"Reclaiming public spaces": Individuazione di strategie e metodi per la partecipazione della cittadinanza attiva nella produzione e gestione di spazi pubblici

LUISA ROSSINI

Introduzione
La maggior parte delle città stanno vivendo trasformazioni radicali nell'uso dello spazio: l'attuazione delle politiche neoliberiste, la gentrification, la riduzione significativa del patrimonio di edilizia sociale, la privatizzazione dei servizi e degli spazi pubblici, e «la mercificazione dei maggiori aspetti della nostra vita quotidiana, minacciano seriamente ogni aspirazione ad una "città giusta" (Fainstein, 2010) o all'accessibilità del "diritto alla città" (Lefebvre, 1968)» (SqEK,

2014)[1]. In questo contesto, le nostre città sono oggi interessate da un fiorire di pratiche spontanee di (ri) appropriazione dello spazio che emergono sia da forme di resistenza - a processi di sviluppo urbano che sembrano alimentare la progressiva riduzione/sostituzione di spazi pubblici (Bonafede, Lo Piccolo, 2011) e l'accrescere di "disuguaglianze urbane" - sia dall'affermazione del diritto alla partecipazione e alla "appropriazione" (Lefebvre, 1968; Purcell, 2002) e (co)"produzione dello spazio" (Lefebvre, 1991). Queste forme di (ri)appropriazione transitive da parte di "attori informali" di spazi "indeterminati" delle città hanno dato vita ad una molteplicità di pratiche dal basso capaci di influenzare l'agenda politica urbana e le previsioni di trasformazione dello spazio (Groth, Corjin, 2005). Esemplificativi di questo processo sono due casi di (ri)appropriazione e riconversione temporanea a fini pubblici di aree in disuso, riguardanti l'ex-aeroporto di Tempelhof a Berlino e il "laghetto" dell'ex-Snia a Roma. L'analisi di queste esperienze ci permette di esplorare alcuni interrogativi quali: è possibile costituire un'alternativa reale alla riduzione/sostituzione dello spazio pubblico, dovuta in gran parte ai problemi di bilancio che minacciano l'operatività delle amministrazioni locali, valorizzando le esperienze di auto-organizzazione, auto-gestione e partecipazione emerse nelle nostre città? E' possibile interpretare/tradurre in strategie e metodi operativi la pressante domanda di partecipazione invocata da una cittadinanza attiva che oggi nuovamente richiama al riconoscimento del "diritto alla città"?

I casi di Berlino e Roma

Entrambi i casi che andiamo ad analizzare si trovano in quartieri ex-periferici, popolari, sviluppatisi intorno ad aree destinate ad accogliere attività produttive e/o infrastrutture con scarsità di localizzazione di aree verdi e spazi pubblici di qualità. L'espandersi della città che ha portato questi quartieri a trasformarsi da aree periferiche a parti integranti di città a vocazione residenziale, ha fatto si che molte di quelle attività produttive e infrastrutture venissero dislocate nelle nuove aree periferiche (o semplicemente dismesse perché obsolete), lasciando grandi spazi vuoti al loro posto. Sulla destinazione e l'utilizzo di questi spazi si articolano conflitti tra la cittadinanza, il mercato e gli attori formalmente preposti alla pianificazione e assegnazione di funzioni per l'uso e lo sviluppo futuro di queste aree. Da una parte emerge una cittadinanza attiva e insorgente che vuole partecipare alla produzione di spazi collettivi e alla definizione di usi e destinazioni per le aree di proprietà pubblica, «(a) fronte di una generale crisi della rappresentanza politica, ed in particolar modo in contesti di diffusa erosione dello spazio pubblico» (Lo Piccolo, Bonafede, 2011); dall'altra il mercato, gli investitori privati, i singoli interessati ad investire su nuove aree divenute economicamente attraenti per via dell'espandersi della città o grazie a strategie di rigenerazione urbana e marketing territoriale; dall'altra ancora le amministrazioni e i tecnici, che devono negoziare il conflitto e mitigare le posizioni di potere ma allo stesso tempo garantire le risorse economiche per la messa in atto di strategie di sviluppo urbano.

A Berlino, nei quartieri di Neukölln e Tempelhof-Schöneberg - un tempo quartieri periferici e popolari oggi soggetti a processi di rigenerazione e valorizzazione urbana - in seguito alla dismissione dell'aeroporto "Tempelhof" avvenuta nel 2008, si è creato un grande "vuoto urbano".
Per il Senato di Berlino lo sviluppo di questa area "vuota" che si estende su 386 ettari, proprio nel centro della capitale di una delle più grandi nazioni industriali del mondo, rappresenta un'enorme opportunità per un grande progetto di sviluppo urbano - come quelli che ne hanno dominano l'agenda urbana negli ultimi anni «(s)ullo sfondo di una retorica dello sviluppo orientato alla concorrenza» (Gualini, Majoor, 2007) - che permetterebbe a Berlino di rimanere competitiva rispetto ad altre città «che perseguono ambiziose strategie di internazionalizzazione»[2] (Ibid., 2007). Il progetto iniziale prevedeva un totale di cinque interventi per dare spazio all'industria creativa, allo sviluppo di strutture per la ricerca su nuove tecnologie, alla creazione di nuove unità immobiliari, innovative dal punto di vista della sostenibilità, e ad un parco di 220 ettari. Nel 2009, a distanza di meno di un anno, alcune migliaia di persone - attivisti della scena politica alternativa di Berlino e del movimento ambientalista, universitari del politecnico di Berlino e comitati di quartiere – al richiamo "Squat Tempelhof" tentano di occupare l'ex-aeroporto per opporsi ai piani di sviluppo dell'area, a loro parere una speculazione edilizia che avrebbe garantito un alto profitto per pochi e l'aumento dei canoni di locazione a discapito di molti, e per avanzare la radicale proposta di "aprire" l'area alla cittadinanza per definire uno spazio che non sia "solo un parco" (risorsa carente nel quartiere) ma un luogo libero da barriere e da forme autoritarie di controllo e gestione dello spazio. L'episodio si conclude con scontri violenti tra le migliaia di manifestanti intervenuti (circa 5.000) e l'ingente numero di agenti di polizia mobilitati per resistere all'occupazione (circa 1.800) e con 102 persone arrestate. I piani di sviluppo dell'area vengono sospesi - forse a causa della dimensione del conflitto o forse perché calate le previsioni di rendita - e l'8 maggio del 2010 Tempelhof viene aperto al pubblico come parco (Volkspark), "Templehofer frieraum" (Tempelhof Free Spece). In attesa di piani di sviluppo dell'area viene promossa la sperimentazione in quel grande "vuoto" di un progetto chiamato "Templehofer frieheit" per la sperimentazione di "usi temporanei" (zwischennutzungen) attivando un concorso partecipato di idee che individuino diversi usi dello spazio - nel rispetto della dimensione naturale del parco (per lo spazio aperto) e di sviluppo di iniziative nel campo dell'industria creativa (per gli spazi dell'hangar). A questo scopo, è stato creato un sito web che agevola gli aspiranti "pionieri" e li incoraggia a proporre nuovi usi dello spazio (http://www.thf-berlin.de/en/get-involved/). Il

parco, nel tempo, è divenuto scenario di numerosi usi temporanei: una associazione che gestisce un'area per orti urbani, un "Mini Art Golf", un'area barbecue, un area per la riproduzione degli uccelli (in cui è vietato l'accesso alle persone), corsi di meditazione, la settimana della moda che si tiene ogni anno negli hangar, così come il festival di musica di Berlino (e molti altri) ed è vissuto da migliaia di persone che ogni giorno lo attraversano per fare sport, rilassarsi o prendersi cura del loro orto. L'agevolazione alla sperimentazione di usi temporanei nell'area da una parte ha permesso di accontentare la richiesta della cittadinanza di appropriarsi dello spazio e trasformarlo attraverso gli usi più svariati, di ammortizzare i costi di gestione e mantenenere un alto livello di flessibilità, dall'altra ha reso l'area più attrattiva per gli investitori e centrale nelle strategie di marketing territoriale, nel quadro della recente adozione da parte del Senato di Berlino di politiche per la "città creativa" del tipo sostenuto da Richard Florida e Charles Landry (Novy, Colomb, 2013). Nel frattempo, tra il 2010 e il 2014, è stato creato un nuovo piano di sviluppo per l'area che prevedeva la costruzione di 4.700 appartamenti nell'anello più esterno del parco, di un bacino per la raccolta dell'acqua piovana e di una biblioteca statale. Secondo i cittadini, però, il progetto minacciava di ridurre lo spazio disponibile per gli utenti del parco, contribuire alla perdita della biodiversità e avviare un processo di gentrification che avrebbe limitato in futuro l'accessibilità al parco per tutti. La cittadinanza si è quindi organizzata creando l'associazione "100% Tempelhofer Feld" che ha lanciato una campagna di raccolta firme per indire un referendum. E' necessario far presente, che a partire dal 2004, è stata introdotta a Berlino la possibilità per i cittadini di presentare delle petizioni per referendum (das Bürgerbegehren) su scala locale (regolata dalla legge di Amministrazione del Distretto §§ 45 - des Bezirksverwaltungsgesetzes). Sono state raccolte ben oltre le 174 mila firme necessarie per il referendum cittadino che si è svolto il 25 maggio 2014 e che ha stabilito che l'area rimanesse al 100% ad uso parco pubblico. Questo referendum, è stato visto come una grande vittoria da parte dei cittadini, che hanno sentito di essere in grado di incidere in maniera significativa su decisioni che riguardano il futuro destino di aree pubbliche.

A Roma, nel quartiere Pigneto-Prenestino si è sviluppato un conflitto su una grande area abbandonata in seguito alla dismissione della fabbrica SNIA viscosa avvenuta nel 1954. Oggi l'area si trova in uno dei quartieri a più alta densità abitativa di Roma (9.132,67 ab./km²) - il risultato di un secolo di speculazione fondiaria che non ha lasciato spazio per la creazione di spazi pubblici e aree verdi accessibili al quartiere. I 14 ettari rimasti vacanti erano stati destinati, nel piano regolatore del 1962, al cosiddetto SDO – Sistema Direzionale Orientale - che prevedeva la realizzazione lungo l'intero arco delle periferie orientali di Roma di una nuova area direzionale decentrata. Il progetto restò però totalmente inattuato per i successivi 25 anni. Molti dei terreni facenti parte dell'area destinata alla realizzazione dello SDO, vietati alle edificazioni residenziali private, furono utilizzati, come riserva di suolo per assicurare ai nuovi quartieri periferici del quadrante Est della città dotazioni di servizi pubblici, che servirono soprattutto a compensarne il mancato rispetto degli standard urbanistici. Non fu il caso dell'area dell'ex-Snia che rimase nascosta dietro il muro di cinta, abbandonata per quasi quarant'anni, lasciando che la vegetazione si riprendesse il suo spazio. All'inizio degli anni Novanta, il costruttore Antonio Pulcini tramite la società Ponente 1978, acquista l'area, divenuta edificabile a causa di un «un marchiano "errore"»[3] di alcuni tecnici del Comune. Nel 1992, partono i lavori per la costruzione di un centro commerciale e di un edificio della ASL e si procede ad uno scavo di più di 10 metri di profondità dove ospitare i parcheggi interrati, durante il quale viene intercettata la falda dell'Acqua Bullicante; per prosciugare il cantiere, l'acqua viene pompata nella rete fognaria e a fronte di un forte temporale, esplode il collettore, il quartiere si allaga e si forma un lago naturale nel buco creato dallo scavo. I cittadini del comitato di quartiere Pigneto-Prenestino, una volta scoperto del progetto, del lago affiorato dietro le mura della fabbrica e del sospettoso cambio di colore del piano regolatore, iniziano un processo di opposizione ai tentativi di speculazione dell'area che andrà avanti per più di vent'anni. La loro attiva opposizione, in un quartiere storicamente caratterizzato da un forte impegno politico, contribuisce a far naufragare tutti i piani di sviluppo dell'area - destinata a diventare prima il nuovo polo universitario tecnologico, poi sede dei mondiali di nuoto e poi area riqualificabile grazie alla delibera "relitti urbani" del 2010. Negli anni i comitati di zona grazie alle richieste e strategie adottate per riappropriarsi progressivamente di quel territorio, ottengono l'assegnazione di una parte dell'area per la sistemazione a verde pubblico attrezzato nel 1994 e di alcuni dei capannoni occupati che permisero la creazione della prima area verde del quartiere, il Parco delle Energie, e la nascita del centro sociale "ex-Snia" (Delibera 26/95 per l'assegnazione degli spazi sociali). Nel 2008 nasce il Forum Territoriale Permanente del Parco delle Energie, previsto dal programma europeo URB-AL per l'appalto integrato per la per la gestione dello "Spazio Teatrale Polifunzionale" nell' area ex SNIA Viscosa, che riunisce sotto di se tutti i gruppi di cittadini attivi nel quartiere. Il Forum, nel 2013, entra a conoscenza del progetto edilizio presentato dalla Società di Pulcini per il Bando Relitti Urbani, che prevedrebbe la copertura del lago e la costruzione di quattro torri di 100 metri l'una. Per tutelare il lago e l'area verde che lo circonda, il Forum cerca di coinvolgere l'opinione pubblica attraverso diverse iniziative, come le prime discese pubbliche al lago e i "Laboratori di immaginazione partecipata" con gli abitanti del quartiere (organizzati in collaborazione con il gruppo DAUHAUS, un collettivo di giovani universitari e dottorandi della facoltà di Ingegneria edile-architettura alla Sapienza), una campagna mediatica che va dalla

creazione di un sito internet che informa sulle novità che riguardano il lago (http://lagoexsnia.wordpress.com/2014/07/25/644/) al brano dedicato alla vicenda dai gruppi musicali "Muro del Canto" e "Assalti Frontali", intitolato il "lago che combatte". A fine gennaio 2014, a seguito della richiesta pressante, il Consiglio del V Municipio approva una risoluzione che “chiede al Sindaco e all’Assessore preposto al Dipartimento Urbanistico di porre in essere gli adempimenti necessari per ottenere con urgenza un quadro complessivo della situazione urbanistica e un elaborato grafico delle proprietà che insistono sull’area ex-SNIA per poi avviare una pianificazione costruttiva su futuro dell’area stessa con il coinvolgimento dei cittadini”. Dalle indagini condotte emerge che l’area dal lago a via di Portonaccio è pubblica dal 2004 e che si rischia la retrocessione dell’esproprio se non si realizzano le opere previste entro il 3.8.2014; quindi si avanza la richiesta di procedere al completamento dell’esproprio dell’area pubblica rispetto a quella ancora in mano alla proprietà privata. Il 2 agosto 2014, l’esproprio viene reso operativo e l’area destinata a parco pubblico - progetto in via di definizione sulla base di un concorso partecipato di idee. I comitati di quartiere, il Forum del Parco e migliaia di romani hanno festeggiato la vittoria della lotta per la salvaguardia di un’area verde ritenuta fondamentale per il soddisfacimento di requisiti minimi di qualità della vita in uno dei quartieri più inquinati e densamente costruiti di Roma.

Conclusioni

In queste esperienze, questi gruppi di “cittadini attivi” non solo si identificano come potenziali partner nell’attuazione e gestione di strategie di sviluppo urbano (SenStadt, 2007), ma ricoprono anche l’importante ruolo di informatori della cittadinanza e degli stessi “attori formali” riguardo a realtà di conflitto legate a porzioni di territorio. Perché questo tipo di processi siano generativi di nuovi approcci e strumenti, è necessario un confronto tra le pratiche messe in atto da “attori informali” e le strategie sviluppate da “attori formali”: i primi confrontandosi con problemi locali attraverso lo sviluppo di soluzioni conflittuali e momentanee; i secondi sia creando le condizioni per dare voce alle problematiche e alle soluzioni proposte dal basso negoziandole, sia combinando elementi di apertura e di “imprevedibilità” con strumenti tradizionalmente utilizzati per controllare o per guidare il cambiamento. La fase del conflitto corrispondente all’integrazione o istituzionalizzazione delle pratiche risulta altamente influenzata dal contesto istituzionale in cui esse hanno luogo. A Berlino, l’introduzione della normativa sugli “usi temporanei” e l’enfasi dialettica posta sui “pionieri urbani” e le loro pratiche intese come “catalizzatori” di sviluppo urbano (SenStadt, 2007) è in completa continuità con le strategie di rigenerazione urbana fortemente connesse alle politiche per la “città creativa”, che ha portato allo sviluppo di nuovi strumenti inclusivi capaci di cooptare le dimensioni culturali, “auto-imprenditoriali” e d’iniziativa individuale/collettiva incarnate da queste pratiche alternative dal basso e allo stesso tempo, nel caso di Tempelhof a produrre forme di empowerment della cittadinanza (Arnstein, 1969) e di co-produzione e gestione degli spazi pubblici con la cittadinanza.
A Roma, la Delibera comunale (26/1995) per l’assegnazione di spazi per le attività sociali, culturali e collettive e l’adozione del programma europeo URB-AL (una linea di finanziamento della Commissione Europea che si propone di sviluppare interventi di cooperazione decentralizzata fra città ed enti locali finalizzata all’individuazione e alla sperimentazione di nuove modalità di gestione delle comunità urbane) permette alla cittadinanza di partecipare alla “produzione dello spazio” e, allo stesso tempo, si inserisce nel solco del disinvestimento nel settore pubblico, della ristrutturazione delle politiche di welfare sempre più “community based”, della privatizzazione dei servizi e degli spazi pubblici. La necessità di «riflettere su forme alternative di democrazia e sulle conseguenti pratiche partecipative nella pianificazione» (Lo Piccolo, Bonafede, 2011) si concretizza nei due casi sia nell’introduzione della normativa sugli “usi temporanei” per Tempelhof a Berlino, sia nella call per il concorso partecipato di idee per il parco del lago a Roma (delegato al gruppo DAUHAUS). L’introduzione di uno strumento di democrazia diretta a Berlino, il referendum, sembra tendere al contrario a un basso livello di confronto democratico, in quanto tende a negare il confronto negoziato tra gli stakeholders. L’adozione di queste strategie, politiche, strumenti da parte dell’attore istituzionale può essere letto da un lato come il tentativo, di includere le istanze dal basso e di creare strumenti democratici di reale empowerment della cittadinanza, dall’altro come una capacità del sistema neoliberista di definire la sua legittimità attraverso la profonda influenza sulla costruzione di politiche e pratiche che sono in grado di colonizzare specifici contesti sia attraverso politiche consensuali tecno-manageriali, sia attraverso la capacità di adattamento a contesti e richieste specifiche.

Note

1 Traduzione dall’inglese per opera dell’autore.
2 Traduzione dall’inglese per opera dell’autore.
3 Da il Fatto Quotidiano, “Relitti urbani, dopo il piano casa Roma chiede altro cemento”, di Eduardo De Blasi, 28 gennaio 2012.

Bibliografia

Arnstein, S. R. (1969), “A ladder of citizen participation”, in AIP Journal, No. 4, pp. 216-224.
Fainstein, S. (2010), The Just City, Conell University Press, Ithaca, N.Y.
Groth, J., Corjin, E. (2005), “Reclaiming Urbanity: indeterminate spaces, informal actors and urban agenda setting”, Urban Studies, 42 (pag.503-526).
Gualini, E. and Majoor, S. (2007, “Innovative Practices in Large Urban Development Projects: Conflicting Frames in the Quest for ‘New Urbanity’ ”, in Planning Theory & Practice, Vol.8(3), (pag.297-318).
Lefebvre, H. (1968), La droit à la Ville, Anthropos,

Paris.
Lefebvre, H. (1991), The Production of Space, Blackwell, Oxford.
Lo Piccolo, F., Bonafede, G. (2011), "(Co)Abitare luoghi plurali per la costruzione dello spazio (pubblico) della democrazia", in SIU (a cura di), Abitare l'Italia. Territori, economie, diseguaglianze, Atti della XIV Conferenza SIU (on line), www.planum.net, pp. 1-9.
Novy, J. And Colomb, C. (2013), "Struggling for the Right to the (Creative) City in Berlin and Hamburg: New Urban Social Movements, New 'Spaces of Hope'?", in International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 37(5), (pag.1816-38).
Purcell, M. (2002), "Exavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of inhabitant", in Geojournal, 58 (pag.99-108).
SenStadt (2007), Urban Pioneers, Editor Senatsverwaltung fur Stadtentwicklung, Berlin.
SqEK (2014), The squatters' movement in Europe, commons and autonomy as alternatives to capitalism, Pluto Press, London.

Spazi pubblici e rigenerazione urbana a Cagliari. Scenari progettuali per una "città della cultura"

VALERIA SAIU ED EMANUELA ABIS

Centri storici e aree ambientali: processi e conflitti nello spazio pubblico di qualità

Il XXI secolo si è aperto in un momento storico di grande rinnovamento economico, politico e culturale. L'intensificarsi dei fenomeni di globalizzazione, la rapida evoluzione dei mezzi di trasporto e lo sviluppo delle tecnologie informatiche hanno avuto profonde influenze nella modificazione dei modi e dei luoghi dell'abitare. Per molte aree del pianeta, fino a poco tempo fa periferiche rispetto alle dinamiche di sviluppo economico mondiale, internet ha significato un potente mezzo per la "riduzione delle distanze" e la promozione del proprio territorio, in particolare nei luoghi più attraenti dal punto di vista paesaggistico dove uno dei principali effetti di questa rivoluzione tecnologica è stato il potenziamento dell'industria turistica.

Se nei paesi in via di sviluppo il turismo oggi è considerato un importante settore per la riduzione della povertà, nei paesi ad economia avanzata è uno dei settori trainanti. Secondo i dati forniti dall'Organizzazione Mondiale del Turismo nel 2012, il turismo internazionale è cresciuto del 4 % superando per la prima volta nella storia 1 miliardo di turisti globali, con un incremento del 3,8 % rispetto all'anno precedente . L'Unione europea risulta essere la prima destinazione turistica mondiale, con il 51 % del numero totale di arrivi internazionali nel mondo. Un dato che appare in forte crescita: dal 2012 al 2013 il numero degli arrivi turistici internazionali è passato da 534 a 563 milioni (UNWTO, 2013).

È evidente che la portata di questo fenomeno condiziona pesantemente il funzionamento delle città che si trovano a dover adattare i propri spazi e le proprie funzioni a questa nuova domanda. L'aumento del valore immobiliare nei luoghi capaci di attrarre flussi turistici sempre maggiori causa la progressiva esclusione della popolazione residente. Nelle "città-cartolina", come le descrive Richard Ingersoll, infatti, si attivano meccanismi di trasformazione degli spazi urbani che riducono le città ad una serie di rappresentazioni che soddisfano le esigenze dei turisti e condizionano la vita dei residenti. A vivere gli effetti più negativi di questa condizione sono i centri storici e le aree più sensibili dal punto di vista ambientale, e in particolare gli spazi pubblici, in cui i molteplici regimi di tutela si scontrano con le dinamiche di funzionamento della macchina urbana, prevalentemente guidata da politiche economiche che consumano i luoghi, privandoli della loro identità funzionale e sociale.

Le risposte a queste problematiche sono pervenute da diversi soggetti con la proposizione di linee guida e principi per la gestione sostenibile del turismo. Dopo la Carta del turismo sostenibile, scaturita dalla Conferenza di Lanzarote del 1995, si sono susseguiti, infatti, importanti documenti. Tra i più recenti, le Comunicazioni della Commissione Europea, Europe, the world's No 1 tourism destination – a new political framework for tourism in Europe (2010) e For a Council Recommendation on European Tourism Quality Principles (2014), che assumendo il turismo come un'attività economica di rilievo, con un impatto positivo sulla crescita economica e occupazionale, hanno definito il nuovo quadro d'azione per lo sviluppo turistico. Promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile, responsabile e di qualità, è uno dei grandi obiettivi, strettamente correlato alla valorizzazione del patrimonio culturale, indicato dalla Comunicazione Towards an integrated approach to cultural heritage for Europe (2014), come una risorsa strategica per l'Europa, con un impatto economico significativo e un ruolo importante nella valorizzazione del capitale sociale.

L'importanza della gestione sostenibile dei paesaggi, della definizione di strategie in grado di orientare e armonizzare le trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociale, economico ed ambientale è stata sottolineata dall'UNESCO con la Recommendation on the Historic Urban Landscape (10 Novembre 2011) che, assumendo come fondamentale il carattere dinamico della città storica, propone un approccio finalizzato all'integrazione di obiettivi di conservazione del patrimonio urbano e di sviluppo socio-economico. L'UNESCO, infatti, sostiene che per preservare

la qualità dell'ambiente umano, occorre migliorare l'uso produttivo e sostenibile degli spazi urbani, riconoscendone il loro carattere dinamico e promuovendone la diversità sociale e funzionale. Le dinamiche economiche e sociali, infatti, influenzano le politiche di conservazione e rendono necessario l'allargamento del campo d'azione dai singoli beni alla città, come sottolinea la stessa definizione di historic urban landscape dell'UNESCO. Una prospettiva già presente nella Carta europea del Patrimonio Architettonico del 1975, uno tra i primi documenti europei a introdurre il concetto di conservazione integrata. La Carta definisce il patrimonio architettonico europeo non soltanto nei suoi monumenti, ma nell'insieme degli edifici che costituiscono le città, in relazione al loro ambiente naturale e costruito. Si tratta, sempre secondo la Carta, di «ambienti adatti allo sviluppo di una larga gamma di attività» la cui struttura «favorisce l'equilibrio armonioso delle società».
Di questi ambienti fanno parte fondamentale gli spazi pubblici che nella città storica rappresentano i luoghi in cui si condensano gli edifici pubblici di maggiore pregio e importanza. «Creare ed assicurare spazi pubblici di alta qualità», infatti, è uno degli obiettivi centrali delle strategie europee che ritengono questi spazi urbani determinanti, oltre che per il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, anche dal punto di vista economico per attrarre gli investimenti industriali ad alto contenuto di know how, risorse umane qualificate e creative, e per incrementare il turismo (Carta di Lipsia, 2007).
Questa nuova consapevolezza che emerge dal rinnovato quadro politico per le città del XXI secolo, mostra l'urgenza di dare avvio alla costruzione di nuovi scenari progettuali a partire dall'interpretazione del patrimonio pubblico come un serbatoio di spazi della socialità che, se riconosciuti e inseriti come "attivatori" nei flussi vitali della città, possono rappresentare importanti nodi da cui innescare il processo di rigenerazione urbana su base culturale.

Lo spazio pubblico di Cagliari: processi e conflitti
Lo spazio pubblico rappresenta uno dei temi centrali per la riqualificazione della città di Cagliari che, arrivata tra le sei finaliste alla competizione Capitale Europea della Cultura 2019, negli ultimi anni ha lavorato con convinzione alla costruzione di un modello di sviluppo centrato sulle politiche culturali. Riscrivere il territorio su base culturale, trasformare la città in un grande laboratorio d'arte, scienza e tecnologia, mettere in rete tradizioni e saperi della storia e della cultura locale, aumentando nel contempo i collegamenti tra Cagliari e l'Europa, infatti, sono tra gli obiettivi generali di questo ambizioso progetto elaborato in collaborazione con l'Università di Cagliari che gli amministratori intendono portare avanti nel futuro nonostante la nomina sia andata a Matera. Il disegno di Ca[6]gliari "Città della Cultura" appare coerente con l'eccezionale dimensione del patrimonio storico, ambientale e, in generale, culturale, della città che dinnanzi alle sfide del nuovo millennio si trova a dover affrontare il cruciale conflitto tra tutela e sviluppo sociale ed economico. La maggiore visibilità ottenuta in relazione ai grande eventi – oltre alla competizione europea precedentemente citata si sottolinea che il Poetto è la spiaggia ufficiale dell'Expo 2015 – e l'incremento dei flussi turistici registrato negli ultimi anni, infatti, fanno prevedere una maggiore pressione antropica e, conseguentemente, un maggiore del rischio per i paesaggi più fragili della città.
Per salvaguardare le proprie risorse e conservare il proprio carattere identitario, la città dovrà stabilire un rinnovato rapporto, equilibrato e sostenibile, tra ambiente urbano e naturale. Tuttavia, nonostante sia ormai evidente la necessità di un approccio integrato al piano e al progetto, la città è ancora regolata da politiche, piani e programmi di intervento autonomi e frammentari, in capo a molteplici attori con visioni differenti e non sempre chiare sugli assetti futuri dello spazio urbano. Gerarchie di regole e norme che si sovrappongono senza un efficace coordinamento e generano conflitti e ambiguità non sempre facilmente risolvibili.
L'essere una città di mare ha reso ancora più complessa questa condizione amministrativa. Soltanto nello spazio lineare del waterfront, a contatto con la città storica, si incrociano programmi e progetti elaborati da numerosi soggetti: il Piano Strategico Comunale, il Piano Regolatore del Porto, il Piano della Mobilità, i programmi per le grandi infrastrutture di comunicazione, nonché lo stesso Piano Urbanistico Comunale che, in vigore da oltre dieci anni, mostra crescenti criticità relativamente alla gestione dei complessi processi evolutivi che interessano oggi la città.
Di particolare attenzione necessita la città storica, descrivibile come il palinsesto di molteplici modelli che nel tempo hanno prodotto tipologie di spazi ad uso pubblico e collettivo, parte dei quali manifesta segni di degrado fisico e funzionale. Tra le cause di questa condizione, la veloce e non sufficientemente controllata trasformazione di questi luoghi, in alcuni casi sempre più estranei ai residenti e sempre più frequentati dai turisti, e il mancato riconoscimento del loro valore e potenziale non solo in termini culturali ma economici.
Il Piano Particolareggiato del Centro Storico , elaborato in prima stesura nel 2009, mostra alcune debolezze. Se il quadro conoscitivo e l'apparato normativo sembrano capaci di raggiungere l'obiettivo della tutela dei tessuti edilizi storici, non altrettanto può dirsi riguardo alla visione strategica del futuro di questa importante parte della città, interessata con particolare enfasi negli ultimi anni da nuovi e diffusi processi di modificazione ed uso dello spazio pubblico, fortemente orientati a soddisfare la domanda turistica. Nei quattro quartieri storici di Cagliari, Marina, Villanova, Stampace e Castello, differenti per struttura morfologica e sociale, azioni diversificate promosse da politiche pubbliche e sostenute dall'azione diretta dei privati, mostrano la ricerca e la sperimentazione concreta di modelli di sviluppo possibili.
Quello che sembra mancare, in particolare, è un'ade-

guata politica per lo spazio pubblico. Nonostante il tentativo da parte del piano vigente di formulare proposte progettuali mirate alla riqualificazione e al riuso degli spazi di relazione e dei vuoti urbani, questi ultimi definiti come «elementi di criticità ed opportunità da utilizzare per progetti finalizzati a favorire l'integrazione tra le diverse parti della città», occorre riconfigurare uno scenario complessivo di cui ogni azione possa rappresentare un importante tassello. Le città, infatti, sono «un'equazione complessa a più incognite» (Gottmann) che, di volta in volta, si devono riorganizzare, mettendo in relazione elementi, eventi o individui diversi, attraverso legami capaci di garantire solidarietà e solidità, e assicurare al sistema una certa possibilità di durata nonostante le perturbazioni aleatorie (Morin, 1983).

Scenari futuri per il paesaggio storico e ambientale della città pubblica: principi e indirizzi

Per definire un possibile scenario di riorganizzazione urbana, rileggere il territorio, riscoprire il valore e le potenzialità dei luoghi che ne fanno parte, è la prima operazione da compiere, soprattutto quando si analizzano sistemi complessi di grandi dimensioni. Il centro storico di Cagliari interessa una superficie di circa 1.775.000 mq, corrispondenti al 2 % dell'intera superficie comunale, e costituisce il centro della città sia in termini geografici, porta da e verso il mare, che funzionali, cuore delle attività pubbliche e commerciali. La morfologia del territorio ha condizionato fortemente lo sviluppo della forma urbana. Il sistema poli-collinare, sulle cui pendici si è sviluppata la città, e il complesso articolato delle zone umide, che ha definito un limite naturale all'espansione, sono gli elementi fondamentali dell'infrastruttura ambientale coincidente con l'infrastruttura di collegamento tra il nucleo storico e la città moderna. Sul sistema dei crinali, infatti, si collocano i due principali percorsi di collegamento nord-sud, grandi viali alberati che lambiscono le antiche mura e definiscono, longitudinalmente, i limiti dei quattro quartieri storici, attraversando importanti spazi pubblici aperti.
Nel paesaggio storico e ambientale della città pubblica si possono individuare molteplici tipologie di piazze (slarghi, corti interne, piazze panoramiche, bastioni, ...) e di verde urbano (giardini, parchi, verde storico-archeologico, ...) e categorie di edifici pubblici, per carattere storico-architettonico e destinazione d'uso (scolastico, culturale, istituzionale e amministrativo, sanitario, militare e religioso), che definiscono un palinsesto eterogeneo e articolato, attualmente sotto utilizzato rispetto alle sue potenzialità. In particolare, il quartiere di Castello, cittadella murata che sorge su uno dei punti più alti del golfo nel cuore della città storica, rappresenta un condensato di luoghi di eccezionale valore storico-culturale; un patrimonio che nonostante abbia conservato il suo valore e, nella maggioranza dei casi, la sua funzione pubblica, appare non abbastanza conosciuto e valorizzato.
Le architetture del centro storico, al cui interno si collocano i principali centri amministrativi e della cultura, inserite in un contesto paesaggistico unico, configurano un potenziale "parco urbano sto[6]rico-culturale e della conoscenza" che sembra interessante considerare come luogo at[6]tivo di produzione di cultura contemporanea, in grado di dare un carattere autentico e originale allo sviluppo del sistema economico locale con particolare riferimento alla crescita del turismo culturale. I caratteri di questo grande paesaggio urbano, collocato nel suo contesto più ampio definito dalle relazioni con la città contemporanea come indicato dall'UNESCO, suggeriscono, infatti, un modello di sviluppo fondato sull'integrazione tra paesaggio storico e ambiente.
Nel quadro della riqualificazione del "paesaggio storico urbano", in particolare, si possono evidenziare alcuni temi progettuali principali che dovranno essere integrati nel sistema normativo e regolativo della città:
- il consolidamento della rete ecologica e la riconnessione fisica e di senso tra la città antica e la città contemporanea, attraverso la valorizzazione dei grandi viali urbani e dei percorsi storici. Con la sua grande dimensione, circa un milione di mq, il sistema del verde rappresenta uno degli elementi strutturali della città, per due terzi utilizzato e per la restante parte in stato di abbandono (circa 380.000 mq) e pertanto disponibile alla progettazione di nuovi usi. Appartengono a questa categoria di spazi aperti il colle di Tuvixeddu (227.100 mq), confinante con l'omonima necropoli punica, e il colle di Tuvumannu (116.800 mq); due importanti aree ambientali che, se messe in relazione diretta con l'adiacente parco di Monte Claro (236.000 mq), possono riconfigurare la cintura verde della città dell'Ottocento e definire un grande parco urbano.
- la valorizzazione del patrimonio pubblico e il "riciclo" degli edifici dismessi. Nel paesaggio urbano cagliaritano è rilevante la presenza di un vasto patrimonio edilizio – dismesso, in fase di dismissione e potenzialmente dismissibile - di cui fanno parte architetture di grandi dimensioni, come l'ex manifattura tabacchi (22.000 mq) e l'ospedale civile (26.000 mq), che per la loro configurazione tipo-morfologica possono ospitare funzioni complesse, candidandosi a divenire nuovi attivatori urbani. Per questo occorrerà integrare in queste "fabbriche urbane" funzioni culturali ed economiche, favorendo lo sviluppo dell'imprenditoria locale e dando risposte alla nuova domanda di accoglienza, non solo in termini temporanei (studenti, turisti, ...) ma in riferimento alla categorie sociali deboli della popolazione residente anche attraverso la realizzazione di forme alternative di cohousing e coworking.
- il riordino delle funzioni attuali. Il programma di trasferimento delle grandi attrezzature e la dismissione di alcuni grandi immobili in atto, rende necessaria una riflessione sul futuro di questi spazi e sul ruolo che potranno avere nella riorganizzazione del sistema urbano. La scelta delle nuove attività da insediare dovrà essere concepita a partire dalla riordino delle principali funzioni presenti nell'area, attualmente distribuite in maniera casuale e frammentaria all'in-

terno degli edifici che di volta in volta si sono resi disponibili.
Si tratta di un'occasione irripetibile per la città e in particolare per la sperimentazione di un nuovo modello amministrativo improntato alla leale cooperazione tra istituzioni e al coinvolgimento partecipativo dei privati. Per gestire le complessità delle questioni e dei soggetti che convergono nel progetto contemporaneo, sintetizzate in questo testo, infatti, la definizione di strumenti di coordinamento per gli interventi strutturali, i programmi di sviluppo e le misure da mettere in campo, sarà uno dei grandi obiettivi verso cui si dovranno sempre più orientare le politiche di governo del territorio. Soltanto la ricerca di un modello di sviluppo partecipativo, fondato sui valori del sito e orientato verso un futuro dinamico ma rispettoso della memoria storica dei luoghi, potrà condurre Cagliari verso un rinnovamento sostenibile e competitivamente vincente, non solo per una nuova offerta turistica d'eccellenza ma per la qualità della vita di tutti i suoi abitanti.

1 Il contributo fa riferimento agli studi elaborati nell'ambito della ricerca "Procedure e modelli per la valorizzazione integrata del paesaggio insediativo storico", finanziata con la L.R. 7/2007, e del protocollo di intesa tra DICAAR e Comune di Cagliari per il progetto "Cagliari Capitale Europea della Cultura 2019". Approfondimenti progettuali sul tema sono reperibili nella tesi di laurea della studentessa Mara Ladu, coordinata dagli autori del testo, dal titolo "Progetto per il recupero e la valorizzazione del Paesaggio storico e ambientale della città pubblica", discussa nel luglio 2014 presso la Facoltà di Ingegneria e Architettura dell'Università di Cagliari.

Figura 1 – Il patrimonio pubblico e ambientale del paesaggio storico urbano di Cagliari

Bibliografia
AA.VV. (2014), Candidatura per il titolo di Capitale Europea della Cultura 2019, http://www.cagliari-sardegna2019.eu
Abis E., Saiu V. (2012), "Il paesaggio storico urbano tra conservazione e sviluppo sostenibile" in Planum. The Journal of Urbanism, 27.
Communication COM (2010) 352 final: Europe, the world's No 1 tourism destination – a new political framework for tourism in Europe, Bruxelles, 30.6.2010.
Communication COM (2014) 85 final: Proposal for a Council Recommendation on European Tourism Quality Principles, Brussels, 20.2.2014.
Communication COM (2014) 477 final: Towards an integrated approach to cultural heritage for Europe, Brussels, 22.7.2014
Morin, E. (1983), Il Metodo, Idee/Feltrinelli, Milano.
UNESCO (2011), Recommendation on the Historic Urban Landscape, http://portal.unesco.org/
UNESCO (2013), New life for historic cities. The historic urban landscape approach explained, http://whc.unesco.org/en/news/1026/
UNWTO, (2013), International Tourism Results and Prospects for 2013, UNWTO NEWS Conference HQ, Madrid, Spain 29 January 2013.

Da Macallè alla Passeggiata Costa

MAURO SARTI

Con il Contratto di Quartiere II° si è rigenerata a Mestre una zona attigua al centro cittadino, altrimenti nota come Macallé, caratterizzata dalla rilevante presenza di alloggi di edilizia residenziale pubblica (oltre 400). Realizzati in più riprese dagli anni 30 ai 90 del secolo scorso, molti fabbricati risultavano inagibili od occupati senza titolo versando in rilevante stato di degrado fisico, a cui corrispondeva l'inevitabile degrado sociale.
Il Programma, promosso dal Comune di Venezia, ha operato principalmente in 16 fabbricati con circa 200 alloggi nei due isolati più degradati di proprietà dell'Ater e del Demanio dello Stato, con l'obiettivo di estendere la riqualificazione all'intero ambito urbano.
Utilizzando appieno le potenzialità della II^ edizione dei Contratti di Quartiere[1], il Programma ha previsto tra gli interventi finanziabili le infrastrutture ed i servizi ed ha promuosso il coinvolgimento delle risorse private al fine di superare il degrado del quartiere, incrementare l'occupazione e favorire l'integrazione sociale.
Il Programma di Altobello
Il Contratto di Altobello ha interessato un'area di circa 7 ettari, suddivisa in 13 interventi con un costo complessivo di circa 40 milioni di euro, 4 volte l'ammontare del contributo massimo concedibile.
Ragion per cui il progetto ha optato per l'utilizzo delle risorse pubbliche nel solo isolato di maggiore valore storico ed architettonico, concependole quali start up del programma di rigenerazione, procedendo nel contempo alla vendita dell'altro isolato, nel frattempo acquisito al patrimonio comunale.
Un progetto che ha convinto e coinvolto gli operatori privati nella costruzione di alloggi, negozi e nel raddoppio di piazza Madonna Pellegrina sotto la quale sono stati realizzati un centinaio di garages per il quartiere. Interventi di rilevante valore economico che hanno consentito l'insediamento di nuovi e diversi abitanti garantendo la crescita della mixité sociale e dell'occupazione nel quartiere.
Permettendo al Comune di incassare quasi 5 milioni di euro, con i quali sono stati completamente cofinanziate tutte le infrastrutture ed i servizi pubblici previsti dal programma, in gran parte realizzati, tra cui la pedonalizzazione di via Costa e delle sue laterali, strada principale del quartiere e connessione dei due isolati di ERP.

La passeggiata Costa
La scelta radicale di pedonalizzare l'intero ambito urbano, concordata con gli abitanti attivi fin dalle prime fasi progettuali, ha permesso l'unitarietà del disegno di suolo e l'utilizzo omogeneo degli stessi materiali (tozzetti di pietra di Luserna, fasce di calcestruzzo color tabacco, listelli di larice naturale e terreno stabilizzato) nell'intero intervento grande circa 2 ettari.
La rilevante larghezza di circa 25m con edifici di 5 piani del primo tratto di strada tra piazza Madonna Pellegrina e Corso del Popolo, ha permesso la realizzazione di un triplice filare alberato con sottostante mantellata arbustiva a fioritura alternata in sostituzione della superficie precedentemente asfaltata.
L'eliminazione del traffico automobilistico ha reso possibile l'interpretazione unitaria dello spazio urbano, concepito come un parco lineare ad estensione del giardino esistente in piazza Madonna Pellegrina fino al Corso del Popolo.
Una soluzione che ha triplicato la superficie drenante destinata a verde di quartiere, passata da 3.603 mq a 9.839 mq, modificando il carattere e la scala del giardino elevato al rango di attrattore urbano.
Nel secondo tratto via Costa cambia carattere. La sezione diventa circa 9 m e gli edifici non superano i tre livelli, alcuni di pregio storico architettonico.
Caratteristiche che modificano il principio d'ordine del progetto. La tessitura della pietra si fa più minuta, mentre le fasce di calcestruzzo enfatizzano la presenza degli edifici di pregio o d'interesse, tra cui il Centro Civico per le attività sociali ivi svolte.
Nel terzo tratto, con sezione analoga al secondo, il soggetto diviene il Canal Salso verso cui converge la prospettiva degli elementi costitutivi dell'intervento.
Una via d'acqua storicamente rilevante per l'approvvigionamento delle isole Veneziane, di cui il progetto ne ricostruisce l'affaccio, rendendo evidente il suo potenziale valore ambientale e paesaggistico.

La partecipazione degli abitanti
La partecipazione degli abitanti di Altobello organizzatisi in Centro d'Ascolto, lungi dal mero obbligo normativo del Contratto, rappresenta un valore aggiunto dell'intero processo.
Una gruppo di persone attive che ha saputo rivendicare la necessità della rigenerazione, scontrarsi per individuare soluzioni accettabili, per poi difenderne i contenuti nelle relazioni quotidiane nel quartiere, evitando il diffondersi degli inevitabili malumori striscianti. Indispensabile nella raccolta delle istanze e nelle iniziative assunte per superare i disagi dei lavori e soprattutto nel mantenimento di una tensione positiva tra gli attuatori e l'opinione pubblica durante il tempo lungo del processo.
Una presenza che ha accompagnato la rigenerazione rendendo note le criticità, ma anche sapendo valorizzare i risultati conseguiti con la realizzazione degli interventi.

Alcuni considerazioni
Pur in pendenza degli esiti del rilevamento dell'efficacia della rigenerazione urbana, a cura dello IUAV, dall'esperienza sono possibili alcune parziali considerazioni.
La prima riguarda l'esistenza e l'efficacia del processo.
Dopo quasi dieci anni la rigenerazione può dirsi in

gran parte compiuta. Ancora non è chiaro se Altobello sia divenuta quell'attrattore d'interesse che il programma si prefiggeva, ma risulta condivisa la scomparsa del degrado di Macallè.
Una seconda interessa gli operatori privati. L'investimento nella rigenerazione urbana ha avuto un esito positivo nonostante la fortissima contrazione del mercato immobiliare.
Un'altra interessa il Comune, promotore e gestore dell'iniziativa. La presenza di una chiara e condivisa strategia progettuale è riuscita a supportare la vendita del patrimonio pubblico, consentendo il reperimento di quelle risorse necessarie al riciclo della zona degradata senza gravami sul bilancio ordinario del Comune.
L'ultima considerazione interessa il ruolo dei contributi. I 10 milioni di euro stanziati dallo Stato (7,5) e dalla Regione Veneto (2,5) sono stati fondamentali per l'avvio del processo, ma non sono infruttiferi. Infatti al termine del programma l'Ater, azienda regionale, si ritrova un patrimonio di 61 alloggi rinnovato e locabile, mentre lo Stato, tra imposte di registro, iva ed irpef, potrà incassare all'incirca quanto stanziato.
Da qui il convincimento che l'esperienza di Altobello possa utilmente esemplificare come le città siano un'importante risorsa riciclabile e rinnovabile su cui una maggior attenzione da parte delle politiche degli investimenti pubblici potrebbe forse consentire l'avvio di una nuova fase di crescita economica.

Note
1 DD.MM. 27.12.2001 (supplemento ordinario n. 142 alla G.U. del 12.07.2002, n. 162) e 30.12.2002 (G.U. 23.04.2003, n. 94)

"Innesti" per recuperare e rigenerare la forma dello spazio pubblico del quartiere

MICAELA SCACCHI

Introduzione
Dal riscontro dei processi di trasformazione che stanno investendo la città contemporanea negli assetti tradizionali dell'abitare, nel modo di vivere il tempo e lo spazio, nei modi di produrre e relazionarsi, risulta interessante approfondire quali linguaggi e metodologie si possano adottare per la comprensione e la trasformazione delle forme di organizzazione spaziale e sociale degli spazi urbani.
Nel corso dell'ultimo ventennio rigenerare è diventata una priorità per le politiche urbane, europee e nazionali, ed anche per il periodo 2014-2020 è confermato l'indirizzo verso la capacità di rigenerazione e di qualità della vita urbana, verso la coesione sociale e verso l'efficienza locale.
Il termine "rigenerazione urbana" appare nel lessico della pianificazione urbanistica inglese alla fine degli anni settanta e dall'istituzione dell'agenzia nazionale "Urban Regeneration Agency" (1993) sono state maturate numerose e significative competenze ed iniziative sul tema. L'evoluzione e la complessità della città e del vivere urbano odierno comportano nuove posizioni e indirizzano, sempre più, verso una trasformazione qualitativa e non più una crescita quantitativa dei nostri "habitat artificiali".
La "Carta di Lipsia" (2007) costituisce un riferimento importante e gli indirizzi a livello europeo puntualizzano la necessità di rigenerare ampie aree urbane, riducendo l'espansione delle città e l'ulteriore occupazione di suolo, nel realizzare spazi pubblici di qualità, attraenti, accessibili e orientati al coinvolgimento dei cittadini. Viene, quindi, sottolineato l'approccio integrato che considera non solo gli aspetti architettonici e urbanistici, ma anche quelli sociali, economici, ambientali e culturali.
In questi anni, anche in Italia il termine "rigenerazione" si è affiancato e in parte ne ha sostituito altri come riqualificazione, ristrutturazione e recupero, facendo riferimento ad una politica e ad un processo che sviluppa un insieme integrato di azioni sia di carattere fisico che sociale ed economico. Questo termine, quindi, si riferisce a qualcosa di "organico", di "vitale", in linea con il fluire dinamico, eterogeneo, multiforme dei caratteri urbani contemporanei. Eppure, la frammentarietà delle competenze, delle politiche e la mancanza di una visione processuale, progettuale e normativa unanime compromette il buon esito di molti interventi italiani. E' dunque rilevante considerare questa tematica a livello nazionale ed indirizzare uno strategico rinnovamento di visione ed approccio integrato all'interno dell'Agenda Urbana Nazionale.

Lo spazio pubblico nel progetto contemporaneo
Nonostante, quindi, la rigenerazione ed il riuso siano priorità delle città europee, a seguito dello sviluppo della mobilità, delle tecnologie, delle comunicazioni, la città contemporanea tende a dilatarsi nello spazio e nel tempo. Si formano, infatti, nuovi spazi più o meno urbanizzati, si realizzano nuovi collegamenti reali e virtuali ed aumenta il flusso e la tipologia degli utenti. In questo contesto la vita degli abitanti non si sviluppa e racchiude più dentro il solo territorio di residenza, ma è piuttosto configurata intorno un sistema di spazi costruiti che è necessario integrare, riconnettere ed identificare con un'unica strategia.
Gli stili di vita si sono sempre più privatizzati ed ai rapporti di vicinato (door to door) si sostituiscono i rapporti legati alle singole persone decontestualizzate (person to person) o agli scambi in contesti anche fisicamente distanti (place to place). Nella complessa frammentazione, nella varietà e disomogeneità delle forme e delle relazioni nella città contemporanea, accade quindi che gli abitanti siano a volte disorientati, non riconoscendo e riconoscendosi in alcuni spazi

urbani. Come descritto da Augé, dal concetto di "nonluogo" si è passati a quello di "nontempo", dove la perdita di spazio si lega anche alla perdita di memoria e di prospettiva. La disorganizzazione formale, il mutare degli spazi, comporta uno sradicamento dai luoghi, un cambiamento nella percezione di quei contesti, soprattutto se periferici. Con l'introduzione del termine "rigenerazione", la periferia non è più solo un riferimento geografico o sociale, ma individua diverse realtà degradate e non complete, spesso anche interne alla città. Negli ultimi dieci anni la crisi economica e sociale ha fatto incrementato i bisogni e le richieste dei cittadini, ma la mancanza di risorse mette in difficoltà gli enti locali, che seppur attivi nei programmi, faticano poi a stare al passo con le esigenze della domanda sociale. La perdita di valore nel settore urbanistico e delle costruzioni, la difficoltà a reperire fondi e la necessità di una riorganizzazione sostenibile dovrebbero indirizzare, però, verso interventi di rigenerazione diffusa, progetti di micro-riqualificazione, programmi urbani locali, interventi minuti, legati alla dimensione locale, ma in grado di riattivare tutta la città. E' interesse, quindi, sviluppare un approccio ed una metodologia che si integri con le condizioni del contesto (place based) e che coinvolga, in maniera attiva, i cittadini (people based), nel tentativo di migliorare la qualità degli spazi urbani, rendendo la comunità orgogliosa di abitare e condividere un luogo di qualità in cui si riconosce (sense of place).

Spazi incompleti, luoghi incompiuti

Negli ultimi anni, pur cambiando i valori e le dimensioni dell'abitare urbano, è riemersa l'esigenza e la volontà di coesione, di condivisione degli spazi, di comunità, di sentirsi parte di una città. La crisi dell'urbanità che emerge è dovuta anche alla perdita di quegli elementi fisici e di quelle relazioni che permettono un processo di forma, struttura, condivisione e che sviluppano nel tempo la percezione spaziale ed identitaria del contesto, come di una parte dell'ambiente urbano più ampio. Ma attraverso quali linguaggi e metodologie è possibile trasformare e (ri) generare, questo spazio urbano incompleto, soprattutto inteso come spazio sociale da riattivare? Se lo spazio vissuto è un complesso sistema di elementi spaziali, sociali e culturali, più che guardare allo spazio in sé, diventa importante "come" questo spazio venga costruito e "cosa" lo identifica qualificandolo come luogo. Per stratificare nel tempo una relazione tra spazio e comunità, c'è bisogno di pianificare situazioni di riconoscibilità e continuità tra gli spazi della città, di progettare elementi per instaurare e misurare distanze e rapporti. Interessarsi della morfologia e del "senso del luogo" in uno spazio che non l'ha mai avuto o lo ha perso nel tempo, vuol dire ragionare sulle esigenze, sulle domande, sulle carenze e sui valori che vengono dal contesto, per generare occasioni in grado di proporre nuove relazioni e ricomporre la frammentazione urbana. E' quindi, attraverso la riconfigurazione degli spazi incompleti, dei contesti "periferici", dei vuoti spaziali e sociali, che si può ridefinire la forma e la qualità urbana e ricreare il senso di identità e di "spazio pubblico". Il problema si presenta transdisciplinare per cui il confronto teorico, le strategie progettuali e la fattibilità economica sono strettamente connesse al raggiungimento dell'obiettivo. Lo spazio pubblico costituisce un elemento essenziale nella costruzione di processi di rigenerazione urbana e nel suo approccio, e richiede perciò strategie a più dimensioni, sia in termini di conoscenze e di politiche che di ambiti d'azione, nel rispetto delle specificità dei contesti e con una continuità nel tempo.

Alla base di questo intervento vi è infatti la definizione di "spazio sociale", composto di tre dimensioni:

• la dimensione dello spazio vissuto, come pratica dello spazio nella vita quotidiana;
• la dimensione dello spazio percepito, come spazio rappresentato da simboli e immagini;
• la dimensione dello spazio concepito, come rappresentazione dello spazio pensato e progettato.

Spesso in un periodo di crisi, si ricercano strutture che diano protezione, in cui le persone stabiliscano delle reti sociali, interessi condivisi, supporto economico, impegno verso il futuro. L'uso sociale degli spazi incompleti, dei luoghi incompiuti, comporta la ricerca di una riconoscibilità e continuità, di una omogeneità non omologata, ma con proprie caratteristiche, di una riconnessione funzionale e sociale e una identificazione come luogo di socializzazione. Nel mondo attuale tutto ciò viene supportato anche dai sistemi informatici che superano le distanze e i limiti, ma, essendo l'uomo un essere aggregativo e sociale, vi è la necessità di incontrarsi, di avere e "vivere" dei luoghi in cui le persone si riconoscono e stabiliscono un legame/controllo sociale. Viene così determinata una consapevolezza e uno studio dei fenomeni fisici-spaziali e percettivi dell'architettura "a zero cubatura"[1], legati alla rigenerazione dello spazio urbano compreso "tra" gli edifici, inserito nelle aree dismesse, smarginato negli spazi interstiziali.

Nella città contemporanea lo spazio pubblico non si configura solo come il sistema degli spazi aperti o di vuoti nel costruito, ma il concetto di "pubblico" è legato alla possibilità di accedere, di usufruire, di "rivitalizzare" spazi di comunità, luoghi in cui si determinano certi comportamenti ed attività.

Spesso i limiti fisici, virtuali, simbolici e socio-economici determinano, limitano o annullano l'accessibilità, l'utilizzo e l'inclusione di questi spazi degradati, incompleti o incompiuti. Il concetto di "pubblico" determina, quindi, nuovo significato e qualità per uno spazio altrimenti vuoto o degradato.

Dalla botanica alla città: "innestare" processi di trasformazione e rigenerazione urbana

Di fronte ai caratteri multiformi della città contemporanea, diventa quindi necessario ipotizzare nuove componenti per un progetto di (ri)generazione urbana, sperimentando nuove tipologie di "innesti" possibili. Si intende per questi delle soluzioni, progettuali e non, compatibili e sostenibili, in grado di (ri)configurare contesti svantaggiati, come luoghi di

identità spaziali, relazioni tra persone e nuove forme di urbanità.
E' da notare come negli ultimi mesi il termine "innesto" si sia diffuso nel dibattito disciplinare, assumendo nuovi significati al di là del concetto viario, infrastrutturale. Infatti nell'ultima Biennale di Architettura di Venezia (2014), il curatore del Padiglione Italia, Cino Zucchi interpreta la direzione suggerita da Koolhaas parlando di elementi inseriti, innesti/grafting, intesi "non come adattamenti formali a posteriori del nuovo rispetto all'esistente, ma piuttosto come innesti, capaci di trasfigurare le condizioni del contesto in una nuova configurazione". Dal suo punto di vista di architetto, intende così l'innesto come "leitmotiv dell'evoluzione dell'architettura italiana". Tuttavia, esso "è un atto violento, che unisce materia esistente e forma futura", mentre in questo paper si vuole sostenere una chiave di lettura ben diversa.
Anche il Padiglione Spagnolo, con l'evento collaterale "Catalonia at Venice: grafting architectures", curato da Josep Torrents i Alegre, propone l'innesto sempre come elemento estraneo rispetto alla situazione esistente ma, in comune con la tesi qui esposta, vi è solo la metafora dell'innesto desunto dalla scienza botanica (viticultura). Infatti, anche l'idea di "innesti" enunciata in questo intervento si lega alla definizione agronomica del termine, ma sono ben diverse le condizioni, le tipologie, le funzioni e gli esiti attesi.
In relazione con la pratica urbanistica gli "innesti" proposti non saranno elementi estranei ed imposti sul luogo, ma perché vi sia una buona riuscita di rigenerazione, è necessario che vi sia affinità tra il soggetto ricevente e l'oggetto saldato. Dai differenti contesti si otterranno degli scenari di interesse in cui ricercare componenti significative, da recuperare ed innestare, attraverso cui riorganizzare questi spazi, indirizzando la "formazione" e futura stratificazione di un "luogo identitario". Si intende, ragionare su possibili soluzioni, sia di indirizzo progettuale che funzionale, per orientare la rigenerazione e lo sviluppo di ambiti e spazi pubblici "periferici" ora degradati, disgregati o incompleti. Si adotteranno, quindi, tipologie di innesto differenti (innesti morfologici e morfogenetici; innesti verdi; innesti socio-economici; innesti partecipativi; innesti fisico-spaziali; innesti virtuali). Così come in agronomia, la localizzazione e la tipologia dell'innesto diventa, quindi, fondamentale per comprendere le esigenze rispetto ai caratteri di degrado, alle presenza o no di politiche di pianificazione, alla funzione, alla connotazione temporale, alla conformazione morfologica, alla qualità ricercata. Selezionati gli ambiti di osservazione, i diversi elementi presenti e quelli mancanti, le cosiddette criticità e potenzialità, le identità mai sviluppate e quelle perse, sarà possibile descrivere sia la difformità che le carenze di questi spazi, tanto quanto la loro intrinseca conformità e identità sottesa. Le funzioni dell'innesto possono essere molteplici (reinnestare, correggere, riprodurre, regolare lo sviluppo, adattare, resistere, potenziare) ma tutte concorrono al miglioramento delle condizioni di partenza. Affinché vi sia una buona riuscita dell'innesto bisogna prevedere una idonea affinità e questo, tradotto in termini urbanistici, vuol dire individuare degli elementi che contengano alcuni caratteri del contesto, ma che ne sviluppino e potenziano altri di migliori. L'idea di "innesto" proposto è quello di un elemento che si integra e concresce con il contesto, che fa bene, rigenera, migliora e ricompone sia la dimensione fisica-spaziale di uno spazio pubblico, che le relazioni e la percezione di una nuova "urbanità".
Di seguito viene inserita una tabella di comparazione (in campo agronomico ed urbanistico) tra le "regole" da perseguire per una buona riuscita dell'innesto:

Figura 1– Le regole da perseguire per una buona riuscita di un "innesto"

TABELLA COMPARATIVA
(le "regole" da perseguire per una buona riuscita di un innesto)

INNESTO AGRONOMICO	***INNESTO URBANISTICO***
Affinità tra le specie (è importante che il nesto e il portainnesto appartengano il più possibile alla stessa specie)	**Compatibilità tra il contesto e l'intervento/innesto** (è importante che vi sia una valutazione idonea del contesto circostante e della compatibilità delle caratteristiche dell'innesto)
Rispetto della tecnica (corretta esecuzione della tecnica usata)	**Rispetto della tecnica** (ricognizione della letteratura e delle pratiche nella pianificazione contemporanea; utilizzo della teoria, degli strumenti e della legislazione)
Occhio al "cambio cribro-vascolare" (è importante che il tessuto vegetale di contatto, capace di generare di continuo nuove cellule, sia ben a contatto così da "saldare" le due parti unite)	**Identificazione e partecipazione** (riconoscimento delle qualità e potenzialità dell'innesto e partecipazione, identificazione dei cittadini ai processi decisionali, alle strategie, al progetto)
L'importanza delle stagioni (le diverse tecniche di innesto che è possibile mettere in pratica sono strettamente legate alla stagione durante la quale effettuarle)	**I tempi** (è necessario comprendere e confrontarsi con le dinamiche e i cambiamenti del contesto urbano e del processo decisionale e realizzativo, individuando i tempi più idonei per un adeguato coinvolgimento e sviluppo dell'innesto)
Le condizioni climatiche (oltre alle stagioni occorre anche realizzare un innesto in condizioni climatiche ottimali)	**Le condizioni del contesto urbano** (sviluppare idee ed applicare soluzioni generate "in e dai" contesti urbani, rispettando i fattori interni ed esterni)
La polarità (qualunque tecnica si adotti è davvero fondamentale rispettare la polarità della marza che funge da nesto, tenendo conto della posizione che aveva prima)	**Posizione – equilibrio - contrasto** (qualunque soluzione di innesto venga utilizzata è fondamentale rispettare dove e come viene inserito)
La giusta protezione (ad operazione conclusa, la ferita della pianta innestata va "medicata", protetta, controllata)	**Controllo e gestione** (per garantire l'efficacia e l'efficienza dell'innesto è importante predisporre strumenti di revisione e gestione, adattabilità nel tempo e nello spazio)

Fonte: elaborato dall'autrice – Micaela Scacchi

Conclusioni

In conclusione, uno degli ambiti su cui impostare l'Agenda Urbana Nazionale, deve essere quello di come affrontare la rigenerazione delle nostre città anche nelle sue forme urbane e nell'uso degli spazi pubblici, richiedendo e sperimentando nuove morfologie degli spazi e nuovi aspetti dell'identità e delle relazioni.
In questo paper si è inteso lavorare sui temi della rigenerazione e del riciclo delle componenti/risorse urbane, della riconfigurazione e della resilienza nella città contemporanea, introducendo degli "innesti" come possibile soluzione. Lo scopo è quello di ridefinire, riconfigurare, rivitalizzare e migliorare questi spazi, recuperandoli come luoghi urbani in contesti vivibili e riconoscibili. Lo spazio pubblico stesso può essere inteso come un "innesto", un inserimento che riattiva un vuoto, fisico e percettivo e lo riempie di interventi ed iniziative, per migliorare l'oggi e per definire idonee linee-guida per il domani.
Attraverso la promozione e sperimentazione dei suddetti "innesti", si intende quindi considerare:
• la pianificazione degli innesti come strumento di trasformazione di spazi, ora incompleti ed incompiu-

ti, in luoghi urbani abitati, fatti di volumi, ma anche di spazi pubblici qualificanti ed iniziative aggreganti.
• l'inserimento degli innesti come occasione di rigenerazione fisica, funzionale, sociale ed economica, che riattiva e migliora lo spazio pubblico come volano di crescita della città, attrattori di interessi economici, opportunità per il consolidarsi della comunità e la formazione del senso di appartenenza e identità.

Note
1 Aymonino, A., Mosco, V., (2006), Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira, Milano
2 In agronomia l'innesto indica un'operazione consistente nel saldare, cioè far concrescere, con una pianta, detta portainnesto o soggetto, una parte di un altro vegetale (nesto, oggetto) in modo da formare un solo individuo. [AA.VV. Enciclopedia Italiana - Agraria, Edizioni Treccani, Roma]

Bibliografia
AA.VV., URBAN Regeneration, Alinea Editrice, Città di Castello, 2004
Atti del XXVIII Congresso Nazionale INU "Città come motore di sviluppo del Paese" – Salerno 2013
Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU "Urbanistica per una diversa crescita. Aporie dello sviluppo, uscita dalla crisi e progetto del territorio contemporaneo" – Napoli, 9-10 /04/ 2013
Augé, M. (2009), Ou est passé l'avenir? – trad. Guido Lagomarsino, Che fine ha fatto il futuro? Dai nonluoghi al nontempo, Eleuthèra Edizioni, Milano
Aymonino, A., Mosco, V., (2006), Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira, Milano
Barca, F. (2009), "An agenda for a Reformed Cohesion Policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations." Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy
Balducci, A.(2006), "Nuove sfide e nuove politiche per la città contemporanea", Domus, n. 890/2006
Bazzini, D., Puttilli, M. (2008), Il senso delle periferie. Un approccio relazionale alla riqualificazione urbana, Elèuthera Edizioni, Milano
Bianchetti, C., (2003), Abitare la città contemporanea, Skira, Milano, 2003
Bianchi, G. (2010), Progettare la qualità urbana di tutti i giorni, Orienta Edizioni, Roma
Cappuccitti, A., Piroddi, E, (2012), Urbanistica è progetto di città, Maggioli Politecnica, Santarcangelo di Romagna
Carta, M. (2009), Indirizzi per le politiche di rigenerazione delle periferie urbane, Firenze University Press
Castells, M., (2004), La città delle reti, Editrice Marsilio, Padova
Cellamare, C. (2008), Fare città. Pratiche urbane e storie di luoghi, Editore Elèuthera, Milano
Cerasoli, M. (2009),"Periferie urbane degradate. Regole insediative e forme dell'abitare. Come intervenire?" Cittalia - ANCI Ricerche , Scuola Dottorale "Culture e trasformazioni della città e del territorio" - Facoltà di Architettura, Università Roma Tre
Ciardini F. (2014), "Città sulla città. Trasformazioni urbane, questioni, strumenti" in 55Lectures 2013/2014 - Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura – Sapienza Università di Roma
Fregolent, L. (2008), Periferia e periferie, Aracne Editrice, Roma
Gabellini P. (2010), Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria, Carocci, Roma
Lynch, K. (1984), A Theory of Good City Form, Mit Press, Cambridge London - traduzione di R. Melai (1990) in Progettare la città: la qualità della forma urbana, Etas Libri, Milano
Piroddi, E., (2000), Le regole della ricomposizione urbana, FrancoAngeli, Milano
Reggio, P. (2005),"La ricomposizione dello spazio urbano: forma e funzioni della città", Colloqui internazionali sulla ricerca urbanistica – Papers DIPTU, Aracne Editrice, Roma (pag.25-30)
Santangelo, S. (2011), Spazio pubblico e sicurezza urbana. Questioni e approcci dell'urbanistica, Editore Carocci, Roma
Vicari Haddock S., Moulaert F. (a cura di), (2009), Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee, Il Mulino, Bologna

A network of public space within a smart experiential path

MARICHELA SEPE

Experiential path
One of the most recent modality used for local development of a territory consists in the construction of integrated systems for the management of cultural resources to be benefited through experiential paths. These paths are designed in order to identify existing heritage and, at the same time to support and / or stimulate the development of creative industries. The experiential knowledge of a place can be further improved and virtualized using smart technologies to be applied by the territorial system in all its complexity. In order to frame the issue of territorial experiential paths, the proposed study, carried out in the framework of the research "The historic urban landscape as a resource for local development: an innovative approach for smart strategies to value creation" - within the PRIN - Project of Relevant Italian National Interest, specifically related to the Unesco Recommendation (2011) on the Historical Urban Landscape -, aims to illustrate their definitional aspects and its evolution, and how to sustainably organize the territory in order to accommodate those paths. The synthesis of the case study of Pompeii, in course of development, devoted to identify the cultural and

identity resources in order to both widen and differentiate those archaeological ones and create a smart sustainable experiential knowledge of the territory, concludes the paper.
The term "experiential" is introduced in 1982 "as an approach that focuses on the symbolic, aesthetic and hedonistic nature of consumption, and which is based on the conception of the experience of consumption as an activity aimed at searching for amusements and sensations". Later, it is shown that the rational and the emotional component can co-exist and influence the degree of satisfaction, introducing in the consumer an experiential vision. The recognition of the importance of variables such as the emotions that bring pleasure to the need for the use of the product as well as the action of purchase become important to the design of the product. As noted by the study of Capitello, new terms are introduced such as shopping experience the Internet shopping experience until the customer experience aimed at creating competitive value. In the 2000s the new studies on customer experience proposes a holistic experience between the person and the offer by the company in order that every moment of the process of knowledge acquisition and the product is being lived out in an excellent manner. This approach, on the one hand offers a significant competitive advantage to the company, on the other requires a more accurate study of the offer in terms of experience. It also requires that the company is able to achieve differentiated offerings in order to meet different needs, leading to the "customization" and an increase in terms of time and costs compared to the common design of the offer. Determining factors in this regard are, besides the quality and reputation of the proposed product, the attractiveness of the place and the functionality of its services, and intangible values such as tradition and hospitality of the population. The experience of the place becomes an integral part of the product experience. The enhancement of products "assumes a meaning which goes beyond the simple sale of material goods. It covers the supply of complex experiences (...) enriched by intangible elements capable to stimulate and involve the sensory and experiential component of consumption. It deals with attracting people to the places where local products are made by inserting the products in the most extensive offers covering the entire territorial system of reference. Overall supply is not given by just a single product but also by a bidding system where one or more undertakings, local institutions, entertainment activities promote a new image of the area. The demand changes in demand for experiences which in turn requires appropriate host structures which can contain it.La costruzione di un sistema territoriale a supporto delle attività esperienziali richiede la definizione di adeguati modalità di network.
The construction of a territorial system in support of experiential activities requires the definition of appropriate network modalities.
In the study of Splendiani while it refers to the promotion of local products, a logic of interest is shown which can also be extended to other types of cultural "products".
As is explained by Montella "In the case of local systems for the promotion of local products, the most appropriate organizational models appear" variable geometry ", according to different thresholds of efficiency and effectiveness that characterizes the different species of internal processes to the network."
It is possible to identify two methods of construction of the network: in the first case it is characterized by a logic of organization from the bottom of spontaneous type that consists in the aggregation of different actors on a common idea of task management to the end of the realization of a common project; in the second case, mainly top-down, the construction of the system provides a governing body that manages the operation of aggregation of the different actors and planned activities and is expected to last over time. The purpose of the supply system which is built makes the user no longer passive subject of standardized economy, but active and involved in the process of production and consumption of the product, as well as able to create value. The concept of value is extended also to the local stakeholders who contribute to the construction of the network. The value in this way "is created jointly between the parties involved (...) transcending the boundaries between functions and specialized disciplines and taking a holistic view that, at the district level, it implies a setting of network marketing, where there are no buyers and sellers, but partners who exchange resources to carry out jointly interdependent activities aimed at the preparation of experiences". The “exhibition” of the experience has an operative potential in the support of the development of creative forces. The scientific landscape in this sense finds its origins in studies of the economist Florida but it has evolved to the impact that the creative approach has on the territory.

From the typical to smart: evolution of experiential paths

The detailed organization of the experiential paths is devoted to raise awareness in the inhabitants of the places involved and promote a territory through its products and cultural values, in an innovative way. One of the first examples of this is constituted by typical paths, which are aimed at the promotion of local products in a logic of their emphasis on the experiential dimension and the offer of the territory of which they are the expression. The sense of the paths of the typical lies in the desire to introduce a product and together obtain social and symbolic benefits. As regards, the Wine Routes, introduced by the Italian national law n.268/1999 - Discipline of the Wine Routes, are an example of interest.
The paths centred on the experience of typical products are an example of negotiation between the various activities of exploitation of the resources of a territory which have in common the desire to integrate the range of territory with that of products. These also represent an important opportunity for local

development of both disadvantaged and characterized by marginalization areas, in which such projects can convey interests of the institutions, producers and inhabitants for joint projects. The actors involved, motivated by the idea of turning their offer in a broader context of users, are oriented to the construction of a network of relationships with manufacturers and other entities participating in the initiative to promote the area. The success of the strategy is given by the willingness and ability to co-ordination of individual producers, whose synergy can be a real added value and experiential territory.
A different use of the experiential component of the road has been studied more recently by architects and planners who have developed theories on the perception of the place introduced by Kevin Lynch. As reported in the study by Degen and Rose, the English agenda has given considerable attention to the quality of urban design whose assumption is that it comes directly by the place experience of the people: "a good design can help to create lively places with a distinctive character, streets and public spaces safe, accessible, pleasant to use and at human scale, and places that inspire a positive atmosphere, thanks to the imagination and sensitivity of the designers". The authors also point out the importance concerning the urban transformations of the built environment as a reflection not only of the political, economic and cultural changes but of the 'everyday experience that people have of the urban space". The senses are part of everyday life of the people and the sensory experience which it is lived in a place let it to remember or less in a pleasant and distinctive way.
Urban studies agree on the fact that, increasingly, the goal of the project interventions in the urban space is to alter the experience of that space for its residents. Urban environments are increasingly designed to be distinctive, trying to create memorable sensory experiences for the people who use them. Even people who visit ordinary urban centres can describe a series of emotional experiences concerning those places given by the five senses. And to place these experiences can be very different from one place to another. The experience can also vary with respect to the means of transport or pedestrian cross of a place.
The sensory experience may also be used for the spectacularization of a place and its commercialization, as in the case of "brandscapes", leading to possible cloning of places that inevitably resemble each other and are not able to involve people who move into them.
To complete the experience of a place and its urban environment is necessary, as claimed by Serematkis, resorting to acts of memory. Recalling how such a place can be different in the past is referred to the environment in its current form, but it also raises in relation to how it looked in the past. Or recognizing that a historic example is just like the other town centres and shopping malls is defined as a "type" rather than unique urban environment. "As sustained by Eizenberg, the continual remembrance of other places and previous surveys in the same place, whether a person assimilates in place both experienced and constantly refers to other places elsewhere".
A further updating in this sense is represented by the smart experiential routes. The experiential routes are an example of smart use of ICT as a tool to support the local knowledge through interactive and multimedia devices. An interesting example in this sense is the "project track" of Pisa (within the PIUSS, www.pisa2015.org), aimed at promoting tourism with pedestrian paths of cultural value supported by multimedia tools. The routes include the use of multimedia kiosks with wifi access with tourist and cultural information through mobile apps. In this way there is a system for the use of cultural heritage, organized in an innovative enhancement of the values and symbols of the area and in a sustainable manner .
In this direction, the following case study of virtual path of Pompeii is proposed.

The case study

Pompeii is a city internationally known for its archaeological ruins and locally for its sanctuary. People who decide to visit Pompeii usually spend there just the time for visiting one or both attractions. This has caused the establishment of invasive street vendors devoted to archaeological and religious souvenirs which decrease the overall image of the city and increase the idea of place for rapid consumption of culture. The case study is aimed at knowledging Pompeii from a different point of view which encourages the enjoyment of this place starting from its identity resources not related only to its archaeological site but also and in particular to its cultural and local roots. The resources are collected by the use of a tablet through the Div@ter dynamic and interactive platform for the complex-sensitive management of the qualitative data of a territory (www.divater.it). The Open Source platform, in course of development in the framework of POR FESR Lazio Region 2007/2013 Axis 1- Activity 1.1), allows to import tangible and intangible spatial data from different sources, integrate them with information provided by the users, calculate indicators and represent the information in interactive and immediately understandable maps. Div@ter is a Geographical Business Intelligence tool devoted to the re-design of the territory, which is conceived as a unique platform with different entry points, both private and public: for local authorities, professionals and citizens. The information collected and systematized in the course of several surveys, questionnaires to users of places and denominative, perceptive, historical and cultural resources analysis is summarized in the maps in the form of symbols, connected to multimedia database which can be continuously updated.
The main path which has been identified in Pompeii concerns Via Plinio and is aimed at reconnecting its public spaces – discovering those more interesting and enhancing those more hidden - between the archaeological site and the religious sanctuary. The network of public spaces with their different identi-

ties and characters constitutes both a suitable cultural connection between the two kinds of attractions and an experiential path trough the enhancement of local products. Spaces for children, virtual reconstructions of the ruins, green and fountain games create a new, friendly and attractive park. The public spaces are smartly connected each other and related to sensors and/or virtual tools posed in the places where the history, curiosity, perceptions and information on local products are explained and exhibited. The idea is to attract people in a visit which wholly involve the experience of Pompeii and its less known landscape. The possibility to interact with the smartphone or tablet and live photo and comments on the visit enriches the experience of visitors. Two main path are designed: the landscape path, devoted to the enhancement of both the landscape and ruins scenes and the enhancement of sound, smell, taste perceptions; and the perception path, devoted to the meditation. Even though Pompeii has not specific local products - lemons and other products which it is possible to purchase in the city come from near territories – the adding value of this place is represented by the outstanding urban scenes full of history and framed by the wonderful Vesuvio sightseeing. A close connection with the sea and the archaeological ruins in the surroindings, including Ercolano and Oplonti, create a new area of attraction with public spaces specifically created.
The paths are thought in continuity with the actions foreseen by the Great Pompeii Project, Interregional Operative Programme "Cultural and natural attractors and tourism" (FESR2007-20013, POIn). That project is aimed at transforming the touristic identity of Pompeii, which will not be only the main archaeological site of the ancient Rome period but the more advanced cultural centre at the international level in order to know life, use and customs of that period.

Conclusion

The article explains the concept of experiential path, starting from the requirements of the HUL recommendations of UNESCO and explaining its definition. This concept has its origins in studies of psychologists, to continue with those of economists and then passed to those of urban planners. In this regard, the starting point is the perceptual study of Kevin Lynch, and then developed in more recent times by the studies on urban design.
The article has also shown some of the main examples of paths ending with the illustration of the smart ones, which use multimedia technologies that support the development of local resources of an area in innovative way. These are of specific interest for the object of the proposed study of Pompeii.
The construction of experience starts from two assumptions, the creation of networks from bottom-up and top-down. While in the first case, a combination of businesses, stakeholders, institutions comes from the bottom allowing the participation of different actors at all stages of the process, in the second case the creation takes place by decision of a network that conveys interests, actors and economies. In both cases, the success of the operation should be thought in terms of sustainability understood in its threefold sense, taking care not to consume the cultural resources and environmental landscape and to engage in decision-making people who live territories as well as the companies that produce the products.
Finally, the use of technological tools must has the function of increasing the potential for innovation and regional competitiveness of Pompeii and not of simplification of the information or of marketing operations. The idea is to attract people in a smart and perceptive visit which wholly involve the experience of Pompeii and its less known landscape. The network of public spaces which is designed, with their different identities and characters, constitutes both a suitable cultural connection between the two kinds of attractions and an experiential path trough the enhancement of local products.

References

Capitello, R.; & Castellani, P.; & Rossato, C. (2012), "Territorio, impresa e consumatore: percorsi esperienziali nelle imprese vitivinicole", XXIV Congresso annuale di sinergie, Università di Salento (Lecce)
Degen, Monica Montserrat and Rose, Gillian (2012), "The sensory experiencing of urban design: therole of walking and perceptual memory". Urban Studies, 49(15) pp. 3271–3287.
DETR/CABE (2000), By Design: Urban Design and the Planning System: Towards Better Practice. London, DETR.
Eizenberg, E. (2010). Remembering forgotten landscapes: community gardens in New York City and the reconstruction of cultural diversity. Fenster, T. and Yacobi, H. (eds) Remembering, and Forgetting City Builders. Farnham, Ashgate, 7-26.
Falk P.; & Campbell, C. (1997), The Shopping Experience. London, Sage
Golinelli C. M. (2002), Il territorio sistema vitale. Verso un modello di analisi. Torino, Giappichelli.
Klingman, A. (2007), Brandscapes: Architecture in the Experience Economy. Cambridge, MIT Press.
Kolb, D. A. (1984). Experiential learning: Experience as the source of learning and development. New Jersey, Prentice-Hall.
Kolb, D.A.; & Rubin, I.M.; & McIntyre, J. (Eds., 1971), Organizational psychology: An experiential approach. Englewood Cliffs, N.J., Prentice Hall.
Lehtovuori, P. (2010), Experience and Conflict: The Production of Urban Space. London, Ashgate.
Lynch, K. (1960). The image of the city. New York, Architectural Press
Montella M. (2009), Valore e valorizzazione del patrimonio culturale storico. Milano, Electa.
Nocifora E., de Salvo P., Calzati V. (eds) (2011), Territori lenti e turismo di qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile, Franco Angeli, Milano
Peano, A.; & Voghera, A., Smart landscape. Una nuova

grammatica per la transizione urbana in Chang T.F.M., Piccinini L.C., Taverna M. (Eds.), “Il mosaico paesistico-culturale in transizione: dinamiche, disincanti, dissolvenze”, Paysage Topscape, Oveview, 9
Sepe, M. (2013), Planning and Place in the City. Mapping Place Identity. London-New York, Routlege
Sepe M. (2013), Places and perceptions in contemporary city, Editorial, Urban Design International, 18 (2), 111–113
Sepe M. (2014), Creating smart urban landscapes: a multimedia platform for placemaking, TEMA, special issue June 2014 on the Eighth International INPUT Conference Smart City Planning for Energy, Transportation and Sustainability of the Urban System, 897-907
Splendiani, S.; & Pencarelli, T.; & Franch, M.; & De Salvo, P.; & Calzati, V.; & Splendiani, S. (2013), La valorizzazione del territorio in ottica esperienziale attraverso i percorsi del tipico: riflessioni teoriche ed evidenze empiriche in Italia, Atti del Convegno Aidea
Seremetakis, N. (1994), The Senses Still: Perception and Memory as Material Culture in Modernity. Chicago, Chicago University Press.

Placemaking in a global perspective

ALICE SIRAGUSA

Abstract
In the last decades, the ones who care most for public space, looked with curiosity at Placemaking, the movement founded by Fred Kent in 1975.
Placemakers have their own saints, like Jane Jacobs, William “Holly” White, Allan Jacobs, (Gehl & Svarre 2013; Giddens 2007). They believe in inclusive and participative design, but they also mistrust of politicians, architects, planners, and planning itself. Placemakers publish a lot of fancy books, with many photos in which many people drinks many cappuccinos.
But has this movement really produced the expected outputs, or it is just an enterprise with an excellent communication staff? Their guidelines and activities could work in developing countries, or even just in contexts different for the north-American wealthy communities?
The paper explores experiences and critiques of the movement in a global perspective.

What is Placemaking?
Placemaking is a movement founded in 1975 in New York City by Fred Kent, an anthropologist, who has been collaborating with Holly White for many years. This movement took his first steps simultaneously with the fiscal crisis of the City that led to public/private partnership in the urban redevelopment projects. Its first and most successful projects have been the revitalization of Bryant Park and the Rockefeller Center in Manhattan. These two first examples gave great popularity to the Placemaking professionals. In the last twenty years, most professionals have been celebrating those successes: the last and uncontested one is the renovation of Times Square, led by the Times Square Alliance, consulted by several placemakers, in order to find strategies to eradicate from that area, one of the most famous square in the world, criminal activities, like drug dealing, robbery, and prostitution.

Most of the placemaking projects are represented as a group of activities that involved the communities’ members in events organized in order to revitalized a neglected, unsafe or abandoned public space. The majority of the projects, such as presented by the firms which consult the municipal authority or the communities, aim at bringing back the people into those places, thanks to special events such as concerts, theatre, sport or recreational activities.

The basis of placemaking is community involvement in the process of revitalization of a public space or neighbourhood. And the prerequisite of that is the existence of a community. But what happens when, as it has been demonstrated in the case of African-American residents of public housing project by Blokland, in contrast to what urban policy-makers might like to see, residents refuse to engage with their neighbourhood, as attaching themselves through neighbourhood action to “the community” would imply a recognition that they are in fact the type of person the projects are “meant” for in the dominant discourse of subsidized housing; losers with whom no-one wants to identify or be identified? (Blokland 2008)
What when the place to be re-made is not in a wealthy and attractive area for developers?
The principles seem to inspire the placemakers are commonly accepted and hardly opposed: the community is the expert in knowing the neighbourhood; need of creating a place, and not just a design, need to look for local partners; observation should be the basis of any survey; need for a vision; apply the principle of Lighter, Quicker, Cheaper intervention; opposition to the idea of planner that always say "It Can't Be Done"; recognition that form supports function; money is not the issue; and, you are never finished.
The placemaking movement comes from the urban design definition, as Aravot claims: “The outcome of modernist urbanism was placelessness. Urban design was directed towards placemaking. [...] Thus, there is plenty of evidence to support placemaking as another professional narrative in the service of economic interests, engendered by inner-city crisis.” (Aravot 2002)

Placemaking in the developing countries
In same cases, certain neighbourhoods or areas have a stigma, such in the case of slums or favelas in South America, and the people living in those communities refuse even to say they are residents and being stigmatized as poor or criminal.

One of the most recent examples requalification of public space in informal settlements is the Metrocable and the system of outdoor escalators in the informal settlements of Medellin, Colombia, the city that hosted the last World Urban Forum. Here the creation of public spaces in the informal settlements came with big investment in infrastructure and facilities that were both lacking. The accessibility of public space is fundamental in order to achieve their vitality. The project included the construction of a public library in each neighbourhood involved. Here the radical and successful transformation on internal and external perceptions within the area accompanied the Public Space and Mobility programs developed by the Municipality of Medellin.

Conclusions
Up to now, it is not been demonstrated that the placemaking techniques and strategies could be really effective in informal settlements or in no-attractive areas, where most of the population live.
The “Lighter, Quicker, Cheaper intervention” proposed by placemakers can be effective in places that are already accessible, safe and with a minimum of infrastructures which allow to implement strategies for re-activation of the vitality which characterized the urban public spaces.
But where the lack of basic services, such as illumination, drainage system, pavements and street furniture still exists, it is very difficult to achieve an effective involvement of the local communities to transform a space into a place.

References
Aravot, I., 2002. Back to Phenomenological Placemaking. Journal of Urban Design, 7(2), pp.201–212.
Blokland, T., 2008. “You Got to Remember you Live in Public Housing”: Place - Making in an American Housing Project. Housing, Theory and Society, 25(1), pp.31–46.
Gehl, J. & Svarre, B., 2013. How To Study Public Life, Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics.

Image 1 One of the New Public Space in Medellin, Colombia

Giddens, E., 2007. Impresario of the Village Green. The New York Times. Available at: http://www.nytimes.com/2007/09/30/nyregion/thecity/30kent.html?pagewanted=print [Accessed September 26, 2014].

Scritture implicite. Forme spaziali e nuove densità relazionali

ANNA TERRACCIANO
E ANTONELLA SENATORE

Disegno. Metodo e strumento
Le riflessioni che seguono e che fanno riferimento ad alcune indagini e sperimentazioni tuttora in corso nelle attività dell'Unità di ricerca Re-cycle di Napoli[1] e del nostro personale percorso di ricerca, provano a rileggere il rapporto tra le forme spaziali che la dispersione   tuttora in corso - produce in alcuni territori della Piana Campana (il Litorale Domizio Flegreo, Napoli Est e la Piana del Fiume Sarno) e alcuni fenomeni - che contemporaneamente investono gli stessi luoghi - non sempre immediatamente percepibili ma riferibili prevalentemente a nuove forme e dinamiche relazionali.
Una dualità, quella tra la morfologia degli spazi e un metabolismo urbano sempre più inafferrabile, che inevitabilmente interagisce con altri piani e altri temi e ci riconduce a ragionamenti più ampi e generali che possono riferirsi a quelli di una nuova questione urbana[2]. La grave crisi economica, sociale e valoriale - che già da alcuni anni investe il mondo occidentale - produce una condizione in cui alla globalizzazione si contrappone la crescita di nuove disuguaglianza, allo sviluppo si contrappongono la produzione di una enorme quantità di scarti, alla crescita i danni derivanti dall’estremizzarsi dei rischi ambientali e alla sempre maggiore affermazione della dimensione metropolitana della città si contrappongono una molteplicità di localismi a cui fanno da sfondo nuove identità, stili di vita ed economie.
I temi indicati, e gli infiniti altri che si possono rintracciare oggi nella città, ne possono restituire altrettante infinite configurazioni. Ora però, il contributo che qui si propone è fondamentalmente di ordine metodologico ed esplora in che modo una visione progettuale per i territori contemporanei si possa (ri)costruire anche (ri)leggendo e (ri)ntracciando di come la molteplicità dei temi e delle dinamiche in atto esprima un diverso uso e senso dello spazio aperto (pubblico e di uso pubblico)[3] proprio mentre raccontiamo la città attraverso alcune categorie interpretative.
Il disegno dunque è strumento e metodo al contempo, di indagine e di racconto. Un luogo di riflessione in

cui quelle che rappresentiamo sono le domande e le istanze che la città ci pone e ci sottopone. Si prova così a rintracciare quella scrittura apparentemente indecifrabile, danneggiata, ma che comunque esiste (Koolhaas, 2006) ed è implicita nella struttura dei luoghi. Una sorta di disegno latente che rintracciamo tra gli spazi e le domande precedentemente rappresentate e che proviamo a ricomporre dentro nuove configurazioni, restituendo immagini inedite in cui le modalità compositive dei disegni a cui facciamo riferimento, operano con consapevolezza alla scomposizione/ricomposizione dei luoghi dentro le immagini, allo scopo di restituire, al di là delle operazioni figurative, ricomposizioni di senso e spazi fertili per il progetto. Ed è in questo processo di attraversamento di tutte le scale della città (dello spazio, del contesto sociale e del potere) che si fa esperienza dei modi di produzione e trasformazione dei suoi spazi, dentro una dimensione necessariamente propositiva come l'unica che ci può aiutare a (ri)costruire una relazione nuova tra quella città e quella società che cerchiamo instancabilmente di comprendere e raccontare.

Figure della dispersione

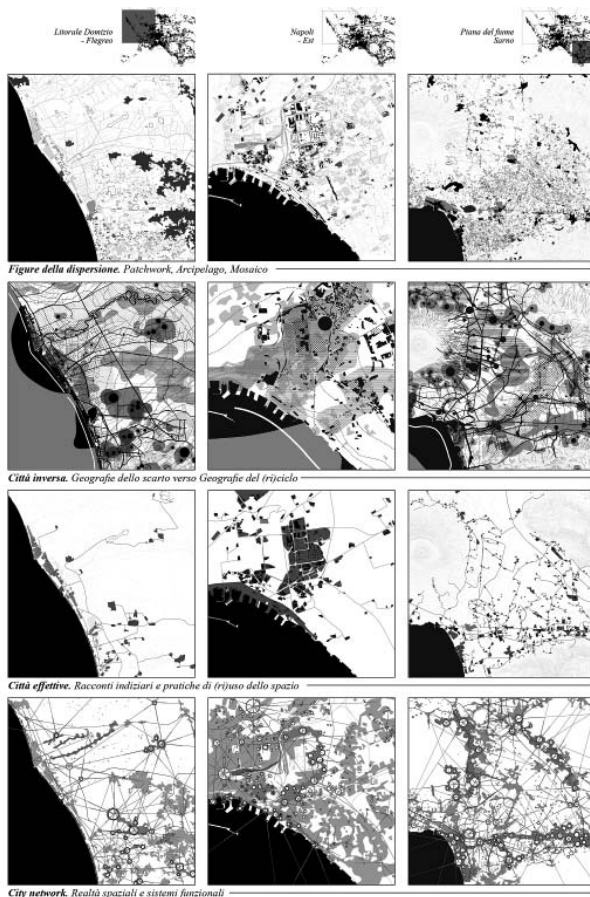
La prima operazione è stata quella di costruire disegni capaci di raccontare il carattere e le configurazioni che lo spazio aperto assume nei territori della dispersione. Ad una prima osservazione, le nostre aree di studio ci appaiono come un paesaggio a macchie sfumate, la cui cifra si costruisce tra l'addizione e l'accostamento di una ridotta gamma di manufatti solitari. La straordinaria oggettività della visione zenitale ci consente di vedere con una estrema nitidezza ma non con maggior comprensione un territorio difficilmente conoscibile. Non sono dunque sufficienti le forme di rappresentazione mimetica né quelle che si esauriscono nella mappatura dei dati, ma ciò che, prioritariamente, abbiamo provato ad utilizzare, è stata una diversa strategia dell'attenzione (Secchi, 1992). Come in una sorta di astrazione progressiva ed elementarista (Viganò, 1999) poi, abbiamo provato a riconoscere, qualificare e nominare tale gamma di manufatti dentro dispositivi capaci di figurare nuove immagini di città. Strutture insediative che possono essere ricondotte alle forme di filamenti, scacchiere, village tra cui si insinuano i punti minuti e diffusi di uno sprawl che consuma inesorabilmente i luoghi; e tra queste, riconoscibili ancora come nuclei densi e compatti, avanposti di un passato che resiste, i centri storici. Ma il territorio contemporaneo - così come accade nelle aree oggetto della nostra indagine - non è abitato solo da case. Box, recinti della produzione e del commercio, serre, cave e discariche, tracciano segni e impronte di nuove morfologie, producendo incisioni e alterazioni nella struttura e nella continuità della struttura spaziale dei luoghi.
L'esplosione urbana dunque, mentre consuma spazi e suolo, costruisce ovunque paesaggi generici ed equivalenti. Omologa, perché riduce il territorio ad una grammatica elementare di enclaves l'una accostata all'altra, condizione che riflette la nostra società in cui l'individualismo dimentica lo spazio collettivo e frammenta territori diversissimi rendendoli tutti uguali (Boeri, 2011). Il disegno di questi territori si è andato così a ricomporre dentro figure capaci di cogliere il carattere e la forma dello spazio aperto nelle sue linee essenziali e di evocarne l'attuale condizione attraverso un'immagine.
Nel Litorale Domizio Flegreo, quella che ne viene fuori, è una teoria di oggetti che si auto-organizzano, giustapponendosi gli uni contro gli altri, in un territorio vastissimo privo di una qualunque visione o prospettiva. Lo spazio aperto ci appare così diluito e profondamente indifferente a quanto accade. Un pacthwork di materiali, accostati e muti. A Napoli Est, un arcipelago di recinti disegnano una parte di città che si è invece andata costruendo, negli ultimi due secoli, per isole specializzate e sovrapponendosi brutalmente alla condizione precedente. Un'enorme quantità di fasci infrastrutturali cingono e recidono aree producendo aree interstiziali e di scarto. È questa la condizione prevalente dello spazio aperto in quest'area: la marginalità. Nella Piana del Fiume Sarno invece, la storica vocazione agricola, con il suo disegno di suoli, trame e paesaggi, è stata per secoli la matrice strutturante di questo territorio assieme ad una straordinaria cultura di addomesticamento delle acque. Oggi però, come in un mosaico frammentato, interrotto, fatichiamo a riconoscere le tessere e il disegno complessivo. Questo sguardo ha l'intento di tirar fuori alcuni connotati che legittimano la ricerca di forme di rappresentazione, interpretative e progettuali, capaci di condensare i fenomeni urbani da un punto di vista spaziale e sociale attorno ad alcune immagini dense e propositive, proprio perché alcune immagini di come la realtà è concettualizzata hanno la capacità di condizionare il mondo.

Drosscape e città inversa[4]

I drosscape (Berger, 2006) in questo territorio non hanno le caratteristiche di una struttura puntiforme o diffusa, ma assumono la conformazione di vere e proprie strutture urbane. Non sono semplicemente i vuoti della dismissione o i luoghi dello scarto, ma anche macchine urbane funzionali al metabolismo della città e che la città stessa tende ad espellere, assieme al sistema di reti e flussi a cui sono agganciate. Luoghi, manufatti e sistemi relazionali che intercettano la continuità delle reti infrastrutturali, la dimensione reticolare delle connessioni ecologiche, la struttura porosa del territorio (Gasparrini, 2011) e le questioni legate ad una emergenza ambientale senza precedenti in cui, una accresciuta consapevolezza per la scarsità e non riproducibilità delle risorse, si associa alla pervasività dell'inquinamento e di una molteplicità di fattori di contaminazione senza precedenti.
Questa seconda operazione prova così a restituire una interpretazione del fenomeno drosscape nella Piana Campana che, senza pretese di esaustività, provi a denunciarne l'intensità attraverso il disegno della sua dimensione inversa. Disegni escludenti per riconoscere le diverse declinazioni che essi assumono in

questi territori selezionandoli come temi prioritari di progetto (T1_suoli inquinati, T2_acque inquinate e dispositivi idraulici, T3_ecosistemi compromessi, T4_tessuti critici, T5_edifici speciali e industriali dismessi, T6_cave e discariche, T7_infrastrutture dismesse e aree interstiziali) capaci di ricomporsi dentro una nuova geografia, che è degli scarti e del (ri)ciclo al tempo stesso, poiché mentre descriviamo, selezioniamo già allo scopo di trasformare.
Si delinea così una nuova struttura fatta di nodi, aree di influenza e reti di relazioni, che è la cifra inversa di questo territorio e non semplicemente il suo negativo. Figure di territori bruciati, come fossero buchi neri, ne rivelano un'altra dimensione spazio-temporale raccontando quell'universo di drosscape assieme al loro sistema di regole e relazioni.

Attori informali e nuovi usi. Un racconto indiziario
Le dinamiche urbane contemporanee hanno investito simultaneamente le aree metropolitane e le città, grandi e piccole, rompendo il sistema di valori posizionali che le ha costruito fino alla modernità e il tradizionale rapporto di opposizione tra città e campagna, generando al tempo stesso una molteplicità di forme fisiche, sostanziate da nuove economie e a cui si accompagnano nuove pratiche d'uso e stili di vita. L'esplosione urbana ci consegna così anche una diversa geografia delle sue comunità come embrioni di nuove città in cui l'abitabilità può avere molte possibili declinazioni. Oggi più che mai in gran parte delle aree urbane italiane, convivono o anche solo coesistono persone con idee, storie, bisogni e modi di vita differenti che si traducono in diverse e contrastanti pratiche di produzione, uso ed appropriazione di spazi e luoghi (Amin, Thrift, 2002). Per decifrare queste realtà occorre osservare i fenomeni attraverso una molteplicità di punti di vista per attuare invece quel riconoscimento delle città effettive[5], identificabili e vissute in quanto tali (Gabellini, 2010). In questo riconoscimento ci siamo affidate ad un'analisi indiziaria dei segni urbani e del modo di abitare i luoghi, registrandone anche tempi e ritmi al fine di ricostruire quel campionario di paesaggi e ambienti che disegnano nuove realtà urbane come strutture relazionali, esistenti e potenziali.
Ma nell'attuale congiuntura storica, anche altre tendenze stanno ridisegnando la città. Oltre lo spazio fisico della città, c'è lo spazio virtuale della rete in cui gli attori informali possono esprimere il loro impegno. Ma non si tratta solo di attivismo. La città e il territorio sono infatti anche i luoghi per chi, disponendo di poche risorse, ne può accumulare di collettive avviando processi reali e partecipativi. Le città oggi sono dunque ambienti complessi che stimolano le attività degli attori informali a partire dalle nuove possibilità offerte dai social network e che costituiscono uno spazio politico per gli esclusi dalle logiche del potere politico nazionale e delle lobby (Sassen, 2005). Densità relazionali spazialmente delimitate (Calafati, 2009) esplicitano così una domanda di città leggibile attraverso queste immagini che provano a riconoscerle e a raccontarle, oltre la complessità. Nelle nostre tre aree si esprimono una molteplicità di attori e pratiche, di usi più o meno formali e al limite della legalità, che finiscono per disegnare una città altra, quasi sovrapponibile a quella fisica, ma forse più reale di quest'ultima; come accade per la città di tappa nel Litorale Domizio o per la città dei matrimoni nella Piana del Sarno (Ippolito, 2012) e in tante altre che prendono forma se impariamo ad osservarle oltre le apparenze.

Attori di una economia dispersa
Come sempre accade, ogni qualvolta le strutture dell'economia e della società evolvono verso nuovi modelli, anche la città e i suoi spazi partecipano a questo cambiamento di cui sono per certi aspetti risorsa, ma talvolta anche inerti o addirittura scarti. Le relazioni tra i poli della produzione, indotte dai flussi economico-spaziali che reggono il funzionamento della città stessa disegnano nuove costellazioni urbane dentro quella nebulosa che è la città della dispersione. Al contempo, le inevitabili dinamiche di dismissione di aree, manufatti e infrastrutture ci consegna anche una eredità di paesaggi degradati, di aree urbane socialmente ed economicamente svantaggiate. Tutto ciò si sovrappone alle conseguenze spaziali delle precedenti crisi economiche a tutt'oggi chiaramente visibili, e che qui più che altrove intercettano anche la crisi del ciclo dei rifiuti, della cattiva gestione delle risorse e del consumo di suolo, determinando un cambiamento profondo nelle strutture e nel metabolismo di questi luoghi.
I grandi attori della produzione industriale e un sistema diffuso di filiere legate alla piccola e media produzione relativa prevalentemente all'agricoltura finiscono, come possiamo vedere anche nelle nostre aree, per configurare strutture paragonabili a delle city network (Taylor et al, 2002; Taylor, 2005). Realtà spaziali che nascono dall'aggregazione di sistemi funzionali spesso monotematici che fungono da catalizzatori e che finiscono per generare nel territorio circostante, al quale spesso restano spazialmente indifferenti, forti relazioni di interdipendenza se non addirittura di sussistenza. Ciò che è evidente, quando proviamo a dare una rappresentazione di tali processi economici, è la struttura a matrice prevalentemente policentrica che ne viene fuori.
Ma ciò che ci interessa far vedere con questi disegni è che i processi economici, così come quelli sociali, inducono una differente spazializzazione che richiede di cambiare il nostro modo di pensare il territorio. E ciò perché in un mondo in cui il movimento costante e continuo di dinamiche e flussi, di qualunque tipo, determina una larga parte della condizione urbana che tende sempre di più a coincidere con la condizione umana (Amin, Thrift, 2002).
Ne viene fuori che, in un'epoca così connotata e nel cambio di scala dalla città tradizionale alla condizione post-urbana, quella che si va dissolvendo è proprio la città dell'abitare, lo spazio pubblico e di relazione, l'espace de contacte (Choay, 1992), appunto.

Conclusioni

Ed è provando a incrociare tali (ri)letture che entrano in tensione le descrizioni di materiali, attori, processi, ruoli, relazioni, e quello che ne emerge è che mentre le città cambiano, creano al loro interno nuovi spazi, luoghi che nascono non dai grandi progetti urbani, ma dalle pieghe della vita quotidiana. Il tema e il senso di questo lavoro è allora indagare le condizioni esistenti per capire in che modo possano incidere su un progetto di produzione spaziale e orientarne il verso di una progressiva, quanto inevitabile, modificazione. Mappe di viaggio e di percorsi che introducono geografie diverse dal passato (Viganò, 2013) perché capaci di raccontare il senso di un cambiamento più vasto che va oltre le condizioni spaziali immediatamente osservabili e percepibili.

In queste società in cui le differenze si vanno sempre più moltiplicando, il lavoro sullo spazio aperto e il suo uso, non può però limitarsi alla appropriazione e/o rivendicazione di quello esistente. Molto spesso, così come abbiamo raccontato, lo spazio aperto è il risultato di sovrapposizioni e stratificazioni di status sociali, provenienze e identità diversificate che lo demarcano con sottili linee di confine, materiali o simboliche e che finisce così per popolarsi di nuove tracce, segni e simboli a secondo del punto di vista attraverso il quale lo si voglia raccontare. Luoghi in cui pratiche di pianificazione insorgente (Sandercock, 2004) e di resistenza ai modelli imposti, alla continua ricerca della vivibilità dimostrano l'esistenza di domande di città ancora irrisolte e politiche urbane inattente alle profonde trasformazioni sociali e spaziali in atto.

Il tema diviene allora quello di ricostruire quella continuità della dimensione pubblica e dell'abitare collettivo che necessita di nuove politiche e più in generale di una nuova visione urbanistica, dentro un progetto/processo capace di (ri)costruire un telaio di scelte incrementali in cui resti chiara e individuata la trama, l'ordito, la struttura robusta di progetti capaci di intercettare, sul lungo periodo, gli investimenti pubblici e i fondi europei, mentre una molteplicità di tempi brevi fatti da progetti puntuali, pratiche temporanee ed usi compatibili si dispiegano nei tempi brevi (Corner, 1999) delle partnership possibili con gli attori privati. Ma ciò che più di tutto questa narrazione esprime e vuole costruire è la coesione, poiché raccontando se stesse, le culture si creano e si sedimentano.

Note

1 L'Unità Re-cycle di Napoli, coordinata da Carlo Gasparrini (UNINA), fa riferimento alla rete PRIN 2012-2015 Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio, il cui coordinatore nazionale è Renato Bocchi (IUAV).

2 Cfr. le ultime pubblicazioni di Bernardo Secchi sul tema: Secchi B. (2009), A new urban question: when, why and how some fundamental metaphors wew used, Conferenza, Paris, Ecole Special d'Arquitectura; Secchi B. (2009), The New Urban Question - Urbanism beyond Neo-Liberalism , in The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), Amsterdam/Delft; Secchi B. (2009), The Swiss Spatial Sciences Framework (S3F), Zurich, November, 19th, 2009; Secchi B. (2011), La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali, in Crios n. 1.

3 In questo contributo, parlando di spazio aperto, si farà sempre riferimento allo spazio pubblico e di uso pubblico.

4 Cfr. il lavoro svolto dal Laboratorio Re-cycle di Napoli coordinato da Fabrizia Ippolito, di cui un primo avanzamento è stato pubblicato nel volume: Pavia R., Secchi R., Gasparrini C. (a cura di) (2014), Il territorio degli scarti e dei rifiuti, Aracne, Roma.

5 Questa espressione è stata utilizzata nei documenti preparatori del PTR della regione Emilia-Romagna per indicare la città vissuta quotidianamente dalla popolazione locale, a prescindere dai confini amministrativi, in genere molto più frammentai. Con questa espressione dunque si fa riferimento a territori di diversa estensione, che presentano un livello di integrazione tra i luoghi e le pratiche d'uso della popolazione che si manifesta solo in parte attraverso la contiguità fisica dei luoghi stessi.

Bibliografia
Amin, A. Thrift N. (2002), Città. Ripensare la dimensione urbana, Il Mulino, Bologna
Berger, A.(2006), Drosscape, Wasting land in urban America, Princeton Architectural Press, New York
Boeri, S.(2010), L'Anticittà, Editori Laterza
Brown, R.(2011)," Mapping the Unmappable, Knowing the Unknowable", in Anderson, C.U., Cox, G. & Lund, J. (eds) Public Interfaces, Vol.1, Issue. 1., Digital Aesthetics Research Center/Aarhus University
Calafati, G. A. (2010), Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia, Donzelli editore
Choay F., (1992), L'orizzonte del posturbano, Roma
Corner, J. (1999), Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Theory, Princeton Architectural Press, New York
De Matteis, G. (1994), Le metafore della Terra -Geografia tra mito e scienza, Campi del sapere, Feltrinelli, Milano
Koolhaas, R. (1997), "La città generica", in Domus, n. 791
Gabellini, P. (2010), Fare Urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria, Carocci Roma.
Gasparrini, C. (2011), "Città da riconoscere e reti ecopaesaggistiche", in PPC, n. 25
Ippolito, F. (2012), Tattiche, Il Melangolo, Genova
Potteiger, M., Purinton, J. (2008), Landscape Narrative, John Wiley & Sons
Sandercock, L. (2004), Verso Cosmopolis. Città Multiculturali e Pianificazione Urbana, Bari: Dedalo
Sassen, S. (2005), "I «senza potere», protagonisti del futuro", in AA.VV, Atlante di un'altra economia. Politiche e pratiche del cambiamento, a cura di Cobelli V. e Naletto G., Manifestolibri
Secchi, B. (1986), "Progetto di Suolo", in Casabella, n. 520/521
Secchi, B. (1992), "Urbanistica descrittiva", in Casabella n. 588
Secchi, B. (2013), "La nuova questione urbana", in Fabian L. (a cura di), New urban question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014, Aracne, Roma
Taylor, P.J., Catalano G., Walker D.R.F. (2002), "Measurement of the World City Network", in Urban Studies, no. 13, vol. 39
Taylor, P.J. (2005), "Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks", in Urban Studies, no. 9
Viganò, P. (1999) , La città elementare, Skira, Milano
Viganò, P. (2010), I territori dell'urbanistica, Officina Edizioni
Viganò, P. (2013), "L'urbanistica come strumento di ricerca", in Fabian L. (a cura di), New urban question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014, Aracne, Roma
Zanf, F. (2008), Città latenti. Un progetto per l'Italia abusiva. Bruno Mondadori

La Cavallerizza Reale di Torino: riflessioni su nuove forme di occupazione che ridefiniscono lo spazio pubblico.

IANIRA VASSALLO

Le numerose ricerca in atto sull'abitare e sulla costruzione dello spazio pubblico testimoniano quella che Foucault definisce come "ossessione attuale per lo spazio". "Viviamo nell'epoca del simultaneo, della giustapposizione, nell'epoca del vicino e del lontano. Il mondo si sperimenta più come un reticolo che come un percorso che si sviluppa nel tempo." Con queste parole Foucault descrive quello che possiamo definire come un allontanamento dai modelli e dispositivi spaziali della città moderna.
Nel contesto dell'attuale crisi economica, alcune tendenze in atto da anni si radicano nel territorio ed emergono con maggior forza mettendo in evidenza le trasformazioni in atto. Osservare lo spazio pubblico, oggi, ci permette di capire come siamo ormai lontani dalla visione di Habermas, che raccontava questi luoghi come la manifestazione dell'istituzione pubblica, dell'equilibrio e dell'ordine in cui s'incontrava la cittadinanza. Lo spazio pubblico ne risulta depotenziato, deflagrato nei luoghi, nel progetto e nelle sue manifestazioni. Sono sempre maggiori i racconti di forme di occupazione di spazi dismessi, di alcune pratiche del condividere che si manifestano nella presa in cura di luoghi inutilizzati...la condivisione va negli spazi in attesa e costruisce comunità (Appadurai, 2010). E' innegabile che siamo di fronte ad una crisi del disegno urbano messa in risalto dalle difficoltà del sistema politico. Osservando alcuni di questi esempi, di cui ormai la catalogazione e la letteratura a riguardo è sterminata, siamo portati a riflettere sul tema delle competenze e sul disegno del progetto urbano.
Il caso della Cavallerizza Reale risulta interessante non solo per l'indiscutibile rilevanza storica architettonica e sociale del complesso architettonico ma anche perché il processo di riappropriazione dello spazio in atto in questi mesi ridefinisce al suo interno attori, oggetti e azioni.
Il complesso della Cavallerizza Reale è collocato nel cuore del centro storico della città di Torino. Il progetto della sua costruzione risale al 1668 ed è collocato all'interno del piano di riorganizzazione urbanistica pensato da Carlo Emanuele II di Savoia per dotare Torino di un'Accademia Militare, in grado di formare alti ufficiali, attingendo dalle giovani leve della nobiltà piemontese e non solo. La documentazione conservata presso l'Archivio di Stato di Torino testimonia la costruzione del complesso soltanto tra il 1740 ed il

1741 secondo il disegno di Benedetto Alfieri, per uso dell'Accademia Militare. Da allora il compendio ha mantenuto fino alla fine dell'Ottocento la sua funzione di area delle attività di servizio al Palazzo Reale e agli edifici di comando dello Stato Sabaudo.
A metà degli anni '50 del '900, La Polizia di Stato si trasferì nell'edificio che affaccia sulla via Verdi e, di conseguenza, la Cavallerizza venne utilizzata come ricovero per i suoi mezzi, mentre parte degli edifici circostanti furono destinati ad abitazioni popolari degli impiegati postali. Alla fine del secolo scorso il Comune di Torino decise di acquistare dal Demanio l'intera area con l'idea, sulla scia gloriosa delle Olimpiadi, di restaurarla e ristabilire il progetto unitario che le collegava con il Teatro Regio, il Palazzo Reale e il Duomo.
Dal 2001 fino al 2013 il Maneggio Reale, la Manica Lunga, la Manica Corta e il Salone delle Guardie furono temporaneamente affidati al Teatro Stabile di Torino. Negli stessi anni alcuni spazi del compendio ospitarono diverse esposizioni artistiche e manifestazioni (La Biennale Internazionale Arte Giovane negli anni 1997/2000/2002; Operae, mostra di Design Autoprodotto nel 2012; l'evento di arrampicata urbana Street Boulder nel 2010).
Nel 2011 l'Amministrazione pubblica e gli Istituti di Credito coinvolti nell'investimento decisero, però, in ragione della crisi economica e del crescente debito pubblico locale, di vendere il complesso.
Dopo alcuni tentativi di asta pubblica, andati deserti, che hanno portato ad una drastica diminuzione del valore sul mercato immobiliare, oggi, il patrimonio architettonico della Cavallerizza Reale viene venduto tramite trattativa privata a evidenza pubblica.
Il compendio risulta iscritto nell'elenco dei beni Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell'UNESCO come parte dell'area della "Zona di comando", parte del più ampio insieme delle residenze sabaude che indica che per la tutela del bene sono necessarie l'integrità fisica degli edifici e la loro fruizione pubblica in ambito culturale. Tuttavia, l'amministrazione comunale ha deliberato il compendio possa essere destinato a usi di carattere privato, come residenze ed esercizi commerciali.
Nonostante la volontà di vendere il complesso, dalla dismissione complessiva del complesso, la Cavallerizza risulta uno spazio in attesa.

Il 23 maggio del 2014 La Cavallerizza viene occupata da un gruppo di operatori del mondo dello spettacolo, che dopo mesi di riunioni interne, decide di manifestare il proprio dissenso alla vendita del complesso e ne rivendica la destinazione culturale e pubblica. Questo processo di riappropriazione mette in discussione e richiede una nuova definizione dei concetti di occupazione e legittimità dell'utilizzo dello spazio pubblico manifestando il diritto alla città (Harvey). L'Assemblea Cavallerizza 14:45 (questo il nome del gruppo che organizza la protesta) chiede da subito, attraverso comunicazioni formali e l'utilizzo dei media, un confronto con l'Amministrazione rivendicando una legittimità all'utilizzo dello spazio in virtù di un'offerta culturale alternativa e auto-organizzata.
All'Assemblea aderiscono in poco tempo studenti universitari, pensionati, cittadini e alcune persone che si possono riconoscere nell'élite culturale torinese e gli Istituti Universitari della Città (Politecnico di Torino e Università degli Studi) trovano al loro interno rappresentanti interessati a partecipare alla protesta.
L'Assemblea si costituisce così in gruppi di lavoro (Gruppo Città – Gruppo Giuridico – Gruppo Organizzativo – Gruppo Comunicazione...) che si riuniscono settimanalmente per trattare alcuni temi specifici e restituiscono il lavoro durante l'Assemblea pubblica settimanale alla quale è invitata a partecipare tutta la città. Si tratta di un movimento che utilizza facebook, i quotidiani locali, il passaparola e l'organizzazione di dibattiti, spettacoli teatrali e musicali gratuiti per comunicare la propria presenza sul territorio.

In questa cornice diventa visibile la distanza tra il patrimonio come oggetto riconosciuto dalla memoria egemone (Patrimonio UNESCO) e il patrimonio definito dalla memoria locale, la cui identità si costruisce attraverso un'appropriazione conflittuale del bene.
La Cavallerizza, nella sua veste di patrimonio universale, mette in luce le difficoltà che incombono su un complesso edilizio di così grande pregio e riconoscimento, nel trovare un nuovo valore d'uso pur rimanendo un bene pubblico. Al contempo, attraverso un progetto di opposizione alla vendita, l'Assemblea attribuisce non solo un nuovo valore d'uso al complesso ma si fa garante della memoria locale dell'immobile erigendolo a simbolo della propria protesta e prendendosi cura dello spazio mostrando l'inadeguatezza degli strumenti urbanistici attuali e la rigidità delle procedure. Prendersi cura del compendio rappresenta da una parte una legittimazione e dall'altra un manifesto di una progettualità minore che evidenzia nuove competenze e forze economiche in grado al momento di dare vita ad un luogo che nell' affermazione del suo valore universale ha mostrato tutta la sua fragilità.
Questo caso, inoltre, definisce un nuovo rapporto tra pubblico e società, dove quest'ultima chiede di essere riconosciuta come soggetto nelle trasformazioni urbanistiche e dei progetti di sviluppo locale ridefinendo il proprio ruolo di attore privato mettendo a disposizione le proprie risorse in termini di tempo e competenze.

Bibliografia

Bianchetti, C. (2013), Territori della condivisione, Quolibet, Macerata
Dewey, J. (1971) Comunità e potere, La Nuova Italia editrice, Firenze
Foucault, M.(1984) Des espaces autres, Architecture, Mouvement Continuité, n°5.
Habermas, J. (1971) Comunità e potere, La Nuova Italia editrice, Firenze
Harvey, D. (2006) Storia e critica dell'opinione pubblica, Laterza, Bari

Monterusciello: passare dalla città dormitorio ad una città relazionale

MELANIA VERDE,
RAFFAELE POSTIGLIONE
E RICCARDO VOLPE

Introduzione generale
Quattromilatrecentocinquantasette alloggi pubblici, otto scuole, quattro piazze, un centro commerciale mai aperto, una pista ciclabile e diversi percorsi pedonali calati nel verde. Ecco i numeri di Monterusciello, uno dei quartieri popolari più grandi di Italia, realizzato negli anni '80. Le ampie strade, le piazze aperte, i percorsi naturalistici e il tanto verde rappresentano un grande potenziale relazionale compromesso da incuria e mancanza di programmazione. Cambiare. Un dovere inosservato dalla classe dirigente. Accessibilità intesa come limitazione delle differenze sociali; mobilità favorita da un trasporto pubblico efficiente; progettazione dello spazio garantendo uguaglianza tra normodotati e disabili; il recupero delle aree dismesse attraverso la partecipazione. Ecco le soluzioni per passare dal "dormitorio" alla città nuova, che restituisce cioè importanza alle relazioni genuine, non strumentali. A tal fine, occorre porre in essere una nuova strategia per il rilancio degli "spazi pubblici", luoghi privilegiati di produzione e consumo di beni relazionali, beni invisibili che le persone si scambiano intrattenendo rapporti (Pugno, 2006). È dunque fondamentale un cambiamento di rotta, la nascita di una nuova visione di città che metta al centro della programmazione e della progettazione urbana l'individuo, la qualità di vita a partire da politiche in grado di favorire lo sviluppo e il consolidamento delle relazioni e quindi del benessere. È doveroso recuperare il vero ruolo delle città, per fare in modo che tornino ad essere "città possibili", attraverso politiche relazionali ovvero politiche in grado di valorizzare, riqualificare gli spazi pubblici migliorando l'accessibilità e la mobilità (concetti tra loro fortemente interconnessi). In che modo? Riqualificando gli spazi comuni con pratiche partecipative, estendendo le aree verdi, le piste ciclabili, le aree pedonali, abbattendo le barriere architettoniche e contrastando l'uso del trasporto privato.

1. Un caso concreto: Monterusciello e la questione relazionale
La questione delle relazioni, degli spazi inusuali e delle piazze mancate, è stata subito al centro dell'attenzione degli abitanti di Monterusciello. Le numerose ricerche sul campo dimostrano che questa era una delle principali preoccupazioni dei puteolani emigrati in quella che prima era soltanto una campagna. Alcuni sondaggi condotti da un gruppo di architetti dell'Università degli studi di Napoli Federico II, ci mostrano come i puteolani erano scettici rispetto alla realizzazione ed all'ultimazione dell'opera mastodontica. Accanto alla sfiducia c'era anche la grande differenza tra il nuovo quartiere e il vecchio centro cittadino di Pozzuoli, dove esisteva un centro, diverse piazze, municipio, negozi e strade da passeggio. La diversità con la vecchia città è sotto gli occhi di tutti: il pericolo è che la disgregazione possa colpire anche gli abitanti di Monterusciello. Nei primi anni di vita del quartiere per compensare l'assenza di strutture, le assistenti sociali organizzarono delle proiezioni gratuite di film che potessero interessare ai giovani. A Monterusciello "bisogna riorganizzarsi di nuovo" (Giglia, p.45), ricostruire relazioni e rapporti con le persone. Nel megaquartiere progettato da Agostino Renna molti non si conoscono, altri non si sono mai visti in vita loro. I balconi affacciano sul parco e, in alcuni lotti, direttamente sulla strada. Nonostante lo sforzo architettonico fatto per alcune abitazioni, sin dal primo giorno la condizione strutturale insufficiente degli edifici ha unito subito i residenti di Monterusciello, favorito la creazione di gruppi e comitati. Sin da subito i sindacati degli inquilini, SUNIA e SICET, furono invasi da richieste di chiarimenti. La questione relazionale torna insistentemente in tutti quei cittadini che non sono soddisfatti della nuova ubicazione. Il paragone con la giornata tipo di Monterusciello, raccontata da un residente, è molto forte: "Qua, quando vado alla salumeria, vorrei parlare con qualcuno e invece no, vado e vengo, faccio quello che devo fare, sempre le stesse cose [...]. Dopo le sette non si può più uscire, non c'è luce, dove andiamo?". Se nella vita di una persona di mezza età la questione relazionale si mostra come un problema, nella vita di un ragazzino il problema è accentuato. Molte delle interviste svolte sul campo dalla ricercatrice Angela Giglia mettono in risalto come siano i più piccoli a risentire dello sfratto coatto. Di anno in anno, la questione relazionale si fa sentire sempre di più. "Solo buongiorno e buonasera". È questa la classica risposta che viene data alla ricercatrice Angela Giglia, nel 1988, alla domanda: "In che rapporti è con il proprio vicino?". Risposta, però, che va nettamente in contrasto con quello che accadeva ogni pomeriggio nei palazzi popolari del quartiere: la gente faceva incontri a casa propria e scambiava opinioni sul quartiere. Sembra proprio l'inefficienza, ancora una volta, a mettere in rete le persone del quartiere, quasi a costruire un rapporto di solidarietà. Ogni discussione terminava con le lamentele su Monterusciello, la lontananza dall'ospedale, i disagi del nuovo quartiere, le distanze, l'assenza di un presidio sanitario e così via. La questione relazionale, oggi come allora, è sentita nelle città, ma soprattutto nelle periferie. L'elevata influenza delle relazioni sul benessere individuale, infatti, deve portare all'affermazione del principio che lo spazio pubblico di qualità non è un lusso, ma un elemento essenziale, componente fondamentale per lo sviluppo della socialità, che genera appunto benessere. La progettazione e la cre-

azione di spazi di incontro ha molteplici finalità che vanno da una rivisitazione morfologica dell'ambiente urbano, finalizzata al raggiungimento di un buon livello dal punto di vista relazionale e percettivo, alla creazione di nuove centralità, con la realizzazione di attrattive culturali, didattiche e sportive, fino ad ottenere notevoli risultati nell'ambito della vivibilità urbana (Missori; 2006). La creazione di nuove centralità assume un ruolo fondamentale nelle periferie come Monterusciello, solitamente sprovviste di punti di aggregazione sociale. Centralità necessarie anche per favorire la nascita e lo sviluppo dell'identità che, tra l'anonimato strutturale e il degrado dilagante, manca, rappresentando un fattore altamente disgregante. I parchi, i giardini, le piazze, i centri sportivi, così come gli spazi pubblici al chiuso, quando non lasciati al degrado, assolvono al compito di luoghi di incontro, "industrie" di relazionalità e quindi di benessere.

2. Strade e trasporti: elementi fondamentali per promuovere socialità e benessere

Il tema dei trasporti nella riprogettazione della città relazionale, assume una rilevanza centrale (Bartolini, 2010). Ripercorrendo storicamente la nascita delle città si vede come, prima dell'avvento delle automobili, le strade erano fatte soltanto per i pedoni. Con la meccanica avanzata e con la comparsa delle auto le strade sono diventate un luogo pericoloso all'uomo. L'auto, in generale, genera una disuguaglianza, una frattura tra chi può permettersela e chi no. Se nei nostri paesi la frattura non è ben visibile in posti non lontano da noi (Londra ne è un esempio), possedere un'auto è sinonimo di lusso e benessere, proprio per gli elevati costi che questa comporta. Sin dalla costruzione del quartiere di Monterusciello la problematica dei trasporti è ben evidente: la carenza di una rete di linee su gomma e su ferro era normale, dato che il territorio prima del 1988 non era urbanizzato, eccetto qualche rudere di campagna. Alla fine degli anni ottanta il problema dei trasporti nei Campi Flegrei doveva raggiungere tre obiettivi diversi: il primo era quello di garantire la mobilità nel territorio del comune di Pozzuoli, sia per i cittadini e residenti di Monterusciello, sia per le attività economico e commerciali che sarebbero sorte di li a poco; il secondo obiettivo, invece, riguardava, in linea generale, il miglioramento della rete di trasporti e l'inserimento capillare dei Campi Flegrei all'interno della mobilità metropolitana di Napoli; Il gruppo di progettazione che lavorò al sistema dei trasporti fu ben consapevole degli enormi limiti del sistema, accettando quindi anche i vincoli che si presentavano man mano. Tra i più rilevanti ricordiamo: il rispetto dei valori storico ambientali della città; la decompressione del centro antico e l'edificazione di Monterusciello. L'importanza del trasporto pubblico, quindi, viene subito messa al centro delle discussioni architettoniche ed urbanistiche su Monterusciello, infatti ne ritroviamo una consistente descrizione proprio nella relazione "Progetto Pozzuoli". Ad oggi, e senza che la responsabilità sia ricercata tra chi ha progettato Monterusciello, il sistema del trasporto pubblico fa acqua da tutte le parti. In maniera generalizzata le corse degli autobus sono diminuite come quelle del trasporto su ferro. Sono stati soppressi alcuni pullman che da Monterusciello arrivavano a Napoli (nel 2011 il 152 dell'A.N.M.) e la stazione Circumflegrea Grotta del Sole con annesso parcheggio realizzato ormai troppi anni fa, si è trasformata in un luogo pericoloso e buio. "L'unica soluzione alla sfida della mobilità in città è il trasporto di massa, che non deve essere utilizzato solo dai cittadini meno abbienti ma da tutti"(Bartolini, 2010). A fronte di un servizio pubblico che funzioni, con un costo basso dello stesso, sarà più facile costruire relazioni sociali. È agevole dedurre che chi vive in un quartiere come Monterusciello si sente sempre più ghettizzato ed isolato dal mondo. L'isolamento dovuto dalla mancanza di relazioni sociali produce, come mostrano le cronache delle più grandi periferie del mondo (Banlieu francesi, Bronx negli USA, Favelas in America Latina, Scampia a Napoli), nel migliore dei casi la voglia di emigrare e lasciare questo paese, nel peggiore dei casi, invece, insoddisfazione e criminalità. Muoversi richiede risorse e capacità che si possono identificare nel termine capitale di mobilità (Borlini e Memo; 2009). Ma se si parla di diritto di spostarsi, tali risorse e capacità non possono e non devono tradursi in diseguaglianza di mobilità. Trovare una soluzione e limitare le ripercussioni negative di una mobilità basata sul trasporto privato richiede il superamento delle attuali tendenze, che vedono nell'automobile il mezzo più comodo e vantaggioso. La finalità di cambiare le preferenze degli abitanti delle città non può prescindere da un ruolo attivo e centrale delle amministrazioni locali, che devono porsi l'obiettivo di assicurare all'intera cittadinanza un'alternativa che offra uguaglianza universale di occasioni di mobilità, in modo da evitare differenze sulla base di disponibilità economiche e situazioni soggettive. Il trasporto pubblico deve essere organizzato e pianificato in modo che sia tutta la cittadinanza a fruirne, senza alcun legame tra utilizzo e status sociale, posizione economica e condizione individuale. L'obiettivo deve essere quello di garantire a tutti una mobilità dignitosa, a basso costo ed efficiente. Sull'efficienza ed economicità del trasporto pubblico influisce notevolmente la densità abitativa. Un'alta densità di popolazione comporta un'ampia utenza, quindi trasporti pubblici meno costosi e più frequenti. Condizione esistente a Monterusciello, intercettata e resa nulla dall'annoso problema del trasporto pubblico in Campania.

3. Il sistema delle alberature per ridisegnare i grandi luoghi collettivi

Monterusciello è un quartiere pieno di verde. Quasi ogni strada è costeggiata da alberi, aiuole o gerani. Quando il team di architetti ha pensato Monterusciello ha ragionato anche in ottica di verde e di salute, donando un vero e proprio polmone a tutta la città di Pozzuoli. Nell'intera area di Monterusciello furono piantati oltre 100.000 alberi: lecci, pini, robine ed alcuni alberi da frutta. L'obiettivo era quello di ricomporre

una colte verde, restituendo così al territorio un'omogeneità con i luoghi contigui alle case. Possiamo dire che il progetto delle alberature è un progetto nel progetto, che rende forte la costruzione dell'impianto di Monterusciello e ne precisa i dettagli. L'obiettivo è quello di rendere accogliente e familiare un quartiere costruito ex novo. L'intera area di Monterusciello fu quindi divisa in sei zone principali. Ognuna di queste è caratterizzata da un tipo di alberatura diversa, in modo da rendere anche piacevole agli occhi e diversificato il percorso nel quartiere. A distanza di anni possiamo confermare che l'obiettivo di rendere, sotto questo punto di vista, il quartiere di Monterusciello, un giardino a cielo aperto è riuscito discretamente. Aree verdi che assumono grande rilevanza tra i luoghi pubblici di qualità. Esse, infatti, apportano benefici per il sistema urbano. Svolgono funzioni igieniche, funzioni ecologiche, funzioni urbanistiche ed estetiche ed infine funzioni sociali, costituendo luoghi di relazioni. Nell'ambito delle funzioni urbanistiche assolte dalle aree verdi, particolare importanza viene ricoperto dal ruolo rivestito da queste nella sfera della sicurezza pedonale. Un sistema che garantisca, in tutta la città, una viabilità pedonale sicura serve a ridurre drasticamente le diseguaglianze sociali e generazionali create dalle automobili. Accanto alla realizzazione di percorsi pedonali, immersi nel verde urbano, non può mancare una rete di piste ciclabili che copra l'intero contesto urbano. Le piste ciclabili sono un chiaro segno di qualità della vita democratica.

4. La pista ciclabile, le piazzette ed il mercato rionale: luoghi della socialità

Le piazzette lasciate abbandonate dalle amministrazioni che si sono susseguite a Pozzuoli sono comunque, per alcuni ragazzi di Monterusciello, luogo di ritrovo serale. Nonostante l'incuria e le strutture a dir poco fatiscenti, ogni sera, soprattutto d'estate, si vedono ragazzi chiacchierare sulle piazze principali del quartiere. Nelle sere d'estate la gente si trattiene sulle panchine, nonostante queste cadano completamente a pezzi. Una delle piazze affaccia su un'antica villa romana, lasciata anch'essa al decadimento strutturale. L'ennesimo esempio di una potenzialità enorme che non viene sfruttata per nulla. Un altro luogo di aggregazione, e fortunatamente non abbandonato come le piazza, è la pista ciclabile di Monterusciello. Ubicata nel bel mezzo del verde, lunga circa novecento metri, la pista è frequentata quotidianamente da podisti e ciclisti che si allenano a qualsiasi ora del giorno. Moltissime, però, sono le aree dismesse di Monterusciello. Ampie cattedrali nel deserto che si concretizzano in migliaia di metri quadrati di strutture completamente abbandonate. La rapida espansione, che ha interessato le nostre città, ha alterato notevolmente il rapporto tra spazi pubblici e privati, spostando l'equilibrio a favore di questi ultimi. Un'occasione per riequilibrare il rapporto, per l'appunto, è rappresentata dalle aree dismesse e gli spazi come piazze, centri sociali e sportivi, spesso rimasti incompleti, realizzati con soldi pubblici ma che non sono stati opportunamente valorizzati, lasciati in preda all'incuria e divenuti "no-luoghi", proprio come avvenuto a Monterusciello. L'obiettivo è quello di creare degli spazi comuni, per sconfiggere il degrado ambientale e dare vita a luoghi che favoriscano le relazioni. Volendo citare un celebre esempio, a Parigi, l'attenzione per la riqualificazione delle aree dismesse ha permesso di trasformare un binario morto in un luogo incantevole: la Promenade plantèe, progetto del paesaggista Jacques Vergely e dell'architetto Philippe Mathieux. La riqualificazione, a parer di chi scrive, otterrebbe risultati ancor più vantaggiosi se fosse affrontata con pratiche di progettazione partecipata. L'approccio partecipativo implica il coinvolgimento nelle varie fasi di progettazione dei possibili fruitori del bene che si sta realizzando. Tale approccio "dal basso" si dimostra efficace per migliorare la qualità dei progetti di sviluppo locale essenzialmente per due ragioni: l'attività di diagnosi strategica di un sistema territoriale non può esulare dalle conoscenze possedute dai diversi gruppi o individui che vivono il luogo; inoltre la progettazione partecipata, crea un senso di appartenenza al progetto ed al luogo. Un luogo, frutto di un'esperienza di architettura partecipata, presenta fin da subito un cospicuo capitale relazionale perché nato proprio in un clima di collaborazione per ottenere vantaggi per la collettività. Ne è un esempio l'High line di New York, progetto realizzato dall'associazione no-profit "Friends of the High Line". I plausibili legami emotivi con lo spazio aiutano a preservarlo e a contrastare il degrado materiale e relazionale.

5. Conclusioni: Monterusciello come esempio unico nel suo genere.

Con i suoi 4357 alloggi e circa trentamila abitanti, il quartiere di Monterusciello è un esempio unico nel suo genere. Non risulta, infatti, da ricerche effettuate, che in Italia esistano quartieri con più alta densità di proprietà pubblica. Basti pensare che il quartiere San Filippo Neri di Palermo, meglio conosciuto come Zen, è uno dei quartieri popolari con più abitanti, e ne conta circa 16.000. A differenza dei grandi insediamenti popolari, come lo Zen di Palermo, le stesse Vele di Scampia o le Borgate di Roma, come il quartiere Tiburtino III, tra i più antichi di costruzione, Monterusciello nasce come un vero e proprio insediamento urbano. Non soltanto una toppa per sanare l'emergenza abitativa, che la città di Pozzuoli, di fatto, non aveva, ma un luogo dove poter spostare la vita di più della metà di un'intera popolazione. Le piazze, i mercati al coperto, la fallita cittadella studentesca, insieme al fallito centro tennistico europeo, sono esempi di come un'intera comunità avrebbe dovuto riadattarsi ad un nuovo territorio e svolgere la loro vita a trecentosessanta gradi senza avere problemi alcuni. Da tutti questi dati architettonici, dall'idea di Agostino Renna, possiamo dedurre che Monterusciello non fu assolutamente concepita come città dormitorio, perché è diventata tale? Quasi sicuramente le intuizioni del filone di economisti come Zamagni, Bruni, Musella, Bartolini ed altri ancora non sono state comprese a

pieno dagli amministratori che hanno governato la città di Pozzuoli. Dagli anni '80 ad oggi.

Bibliografia

Crisi e ricostruzione di uno spazio urbano: dopo il bradisismo a Pozzuoli: una ricerca antropologica su Monteruscello/Angela Giglia; prefazione di Amalia Signorelli.
Lo stabilimento di Pozzuoli: una fabbrica con vista mare – Associazione "Archivio Storico Olivetti".
Gallucci P. – Politecnico di Milano | EdA. Esempi di Architettura, "La composizione di Monterusciello".
"L'archivio Capitolare di Pozzuoli ed il regesto del suo fondo pergamenaceo (1249-1960)", Pozzuoli 1960, p.11 – A. D'Ambrosio.
Archivio vescovile di Pozzuoli, sez II, Persone, Platea del Venerabile Monistero di S. Giacomo de P.P. Carmelitani di Pozzuoli, 1738).
Archivio vescovile di Pozzuoli, sez. IV, Confraternite, Opere Pie e di Assistenza, Platea de' rendenti del Ritiro di S. Maria della Consolazione di Pozzuoli formata nell'anno 1817.
Archivio vescovile di Pozzuoli, Platea dei beni stabili e censi della famiglia Pisano, anno 1763.
Archivio vescovile di Pozzuoli, sez. I, Culto e Disciplina, Visita pastorale del vescovo Michele Zezza, 2, anno 1897.
Bartolini S. (2010), Manifesto per la felicità. Come passare dalla società del ben-avere a quella del benessere, Donzelli editore.
Bozzolo, S. (2012) Un sindaco fuori dal comune EMI Editrice Missionaria Italiana.
Bruni, L., Zamagni S. (2004) Economia Civile, Il Mulino.
Bruni, L., Zamagni, S. (2009) Dizionario di economia di civile, Città nuova.
Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005) Social exclusion, mobility an access in The sociologial review
Easterlin, R. A. (1974), Does Empirical Growth Improve the Human Lot? Some Empirical Evidence, in David P. A., Reder M. W. (a cura di), Nations and Households in Economic Growth: essays in honor of Moses Abramovith, Academic Press, New York.
De Luca P., Caputo G., Relazione tecnica sulla piantumazione e sistemazione a verde nell'area di Monterusciello 2.
D'Ambrosio A., Di Bonito R. e Giamminelli R., "Monterusciello o Monteruscello", nota di toponomastica flegrea.
European Commission, Flash Eurobarometer 366 (2014) Quality of life in European Cities – Italy Fonti, L.,
Missori, S., Pagano, C. (2006) Parchi, reti ecologiche e riqualificazione urbana Alinea Editrice.
Escalona F. e Francese D., Monterusciello: l'impianto urbano e gli edifici pubblici.
Gerundo R. e Di Maggio F., Monterusciello: la prima new town al Sud – Urbanistica dossier, rivista on line fondata dall'istituto nazionale di Urbanistica.
Gui, B. (1987), Eléments pour une Définition d'Economie Communautaire, Notes et Documents, n. 19/20; Guida Formez Guida alla progettazione parteciapata.
Leeming, J. J. (1969) Road accidents: prevent or punish? Oswestry (ristampa) e Londra (originale): Quinta Press (ristampa), Cassell.
Memo, F., Borlini, B. (2009) Ripensare l'accessibilità urbana, Paper Cittalia Fondazione ANCI
Nussbaum M. (1986), La fragilità del bene. Fortuna ed etica nella tragedia e nella filosofia greca, il Mulino, Bologna.
Pennacchio P. (2013), Monterusciello, crimine contro l'umanità, Lettera di un cittadino pubblicata su La Repubblica, 12 marzo.
Progetto Pozzuoli – rapporto di sintesi sul lavoro svolto al 30 giugno 1985 aq cura del prof. Arch. Umberto Siola – Ministero per il coordinamento della Protezione Civile, Comune di Pozzuoli, Università degli studi di Napoli "Federico II".
Pugno M. (2006), Economia e benessere individuale. Appunti, Dipartimento Scienze Economiche Università di Cassino, Cassino.
Tricomi A. (2002), Terre Nere Tour: D'Angelo in periferia, La Repubblica, 11 luglio.
Verde M. (2009), Apertura dell'economico alla relazionalità, wp Aiccon. Forlì.

Abitare gli spazi aperti dei quartieri residenziali pubblici

ROBERTO VANACORE E FELICE DE SILVA

Introduzione: lo spazio aperto e la residenza

La realtà nella quale viviamo è sempre più flessibile e instabile, individualizzata e privatizzata. Nelle società aperte del nostro tempo la " flessibilità è subentrata alla solidità come stato ideale delle cose e delle relazioni [...]"[1]; questa condizione di instabilità si riflette anche sulle nuove forme dell'abitare che sono molto lontane dai modelli tradizionali: si trasforma la composizione della popolazione, cambia la struttura dei nuclei familiari che diventano sempre meno stanziali, le nuove condizioni del lavoro rendono spesso sfumata la distinzione tra casa ed ufficio. Come osserva Elena Granata l'abitare si configura sempre più come un mestiere che impegna l'individuo contemporaneamente nella definizione del proprio spazio privato di vita e nella ricerca di una sfera di relazioni sociali, una ricerca in cui le variabili non sono più fisse ma cambiano, anche repentinamente, nel corso della vita.[2]

Alle città nelle quali viviamo si richiede dunque che siano capaci di assecondare il costante cambiamento e la perenne incertezza che caratterizzano le nostre vite, offrendo spazi adatti ad accogliere la rapida evoluzione della domanda sociale ed in cui sia possibile delineare percorsi di vita estremamente reversibili e

flessibili.
D'altra parte le nostre città sono sempre più città di interni, proiettate, tanto sul piano architettonico e spaziale quanto su quello sociale e simbolico, verso una dimensione introversa e privata dell'abitare che trascura tutto ciò che è esterno e che comincia fuori dalla porta di casa. Lo storico tedesco Fritz Neumeyer nota come, a partire dalle esperienze del Movimento Moderno, la tendenza all'introversione ed alla privatizzazione dello spazio della residenza abbia messo in atto un processo di de-urbanizzazione[3] dell'abitare in cui le case non fanno più città, nella triplice accezione di Urbs (città come entità fisica), di Civitas (città come struttura sociale) e di Polis (città come governo), con conseguenze negative sulla qualità complessiva dello spazio urbano, che esprime sempre più la distanza tra il dentro e il fuori, tra il privato e il pubblico, tra la casa e la città.
Per quel che concerne lo specifico della nostra disciplina, questa condizione di "distanza" che caratterizza le forme e i modi dell'abitare nelle aree centrali e periferiche di molte città italiane ed europee, spinge ad un rinnovato ragionamento, da un lato, sul tema dell'abitazione, e soprattutto su quello dell'alloggio collettivo inteso come elemento di costruzione della città[4], e, dall'altro, sul tema del disegno degli spazi aperti prossimi alla casa.
Oggi gli spazi aperti della città sono spazi notevolmente diversi da quelli tradizionali della città europea; sono spazi che come annotava Bernardo Secchi5 hanno visto modificarsi il proprio statuto estetico, semantico e spaziale, che sono aumentati quantitativamente mano a mano che la città si espandeva sulla base delle nuove idee insediative derivanti delle teorizzazioni del Movimento Moderno, perdendo quelle qualità che ne avevano costruito il ruolo nell'ambito della città storica e divenendo sempre più vuoti; qualità che erano essenzialmente legate "alla costituzione fisica dello spazio aperto, ai materiali dei quali ciascuno spazio era o poteva essere costituito, alla cultura tecnica utilizzando la quale era o poteva essere costruito. [...] alle sequenze tra i diversi spazi aperti, alla loro logica, alla narratività dello spazio urbano che potevano costruire. [...] al carattere profondamente ambiguo dello spazio aperto, al suo poter esser essere disgiunzione come congiunzione, separazione come legatura.(...) alla diversità delle situazioni entro la grande area urbana consolidata, la sua periferia, entro le differenti declinazioni spaziali, economiche e sociali della "città diffusa".[6]
La città del tempo presente, da sistema di spazi, si è trasformata quindi in un sistema di oggetti indipendenti gli uni dagli altri, in cui si è dissolta la dialettica tra pubblico e privato, ed in cui lo spazio aperto non è più un legante collettivo chiaramente articolato nella sua relazione con il costruito bensì un generico vuoto entro cui collocare le forme e i significati della nuova città; una situazione ben descritta da Rem Koolhaas. "Lo spazio aperto della città non è più un teatro dove «qualcosa» accade: non resta più nessun «qualcosa» collettivo. La strada è diventata un residuo, un congegno organizzativo, un mero segmento del piano metropolitano continuo in cui le vestigia del passato fronteggiano le attrezzature del nuovo in una inquieta situazione di stallo"[7]
All'interno di quello che è stato definito l'arcipelago[8] di forme insediative di cui si compongono i territori frammentati e periferici della città contemporanea, i quartieri residenziali pubblici del novecento, seppur spesso considerati nelle intenzioni dei piani degli urbanisti e delle politiche pubbliche sulla città, come un materiale urbano attraverso cui arginare la dispersione insediativa e come alternativa da proporre alla costruzione della città fatta per isole di residenzialità individualizzata, hanno partecipato con gli spazi aperti ad essi associati, in alcuni casi e per diverse ragioni, alla perdita di qualità dello spazio aperto della città; d'altra parte però è proprio grazie alle diverse declinazioni spaziali degli ambiti esterni all'alloggio che spesso questi quartieri si differenziano dagli esiti negativi e pulviscolari della nuova città e conservano una loro chiara identità. Molti studi evidenziano infatti come questa riconoscibilità sia dovuta sia alla loro dimensione che al disegno degli spazi aperti e all'articolazione tra questi e gli edifici che determina tessuti più o meno densi che stabiliscono relazioni più o meno forti con il territorio che li circonda ed entro cui si possono riconoscere idee differenti di società e di città.
Nei quartieri residenziali pubblici il progetto dello spazio aperto è stato declinato in modi molto diversi nelle diverse stagioni di costruzione di quella che è stata definita la città pubblica[9] o anche l'altra città[10]. In Italia se da un lato è soprattutto nei quartieri "autonomi" realizzati a partire dagli anni '70 del secolo scorso che si vedono gli effetti del sovradimensionamento dello spazio aperto creato dagli standard urbanistici, dall'altro non sono mancate esperienze positive di riflessione teorica e di sperimentazione progettuale sul tema degli spazi aperti del quartiere residenziale. Ci riferiamo nello specifico alla stagione dei due Settenni del Piano INA – Casa, quando si riconobbe al progetto degli spazi esterni all'alloggio un ruolo determinante nello strutturare l'articolazione spaziale dell'insediamento e nel generare spazi di relazione tra gli abitanti. In ogni caso però è accaduto frequentemente che le realizzazioni degli spazi aperti dei quartieri residenziali non abbiano tradotto in realtà le idee e le spazialità che i progetti e le politiche urbane avevano immaginato, trasformandoli da luoghi abitabili entro cui stabilire relazioni di prossimità, luoghi dello stare, di incontro e di aggregazione, così come erano stati pensati, in "vuoti", spazi permeabili privi di attrito[11], spazi da attraversare velocemente, per lo più privi di relazioni tra loro e con gli edifici, ambiti spesso residuali che molte volte evidenziano il degrado e l'abbandono in cui versano molti di questi quartieri
Alla luce di queste considerazioni è importante tornare a riflettere sul ruolo che il progetto dello spazio aperto del quartiere residenziale di iniziativa pubblica può assumere sia nei processi di riqualificazione delle

periferie pubbliche che, al tempo stesso, nel progetto di innovazione delle forme della residenza. Oggi queste riserve di spazi aperti presentano infatti ampi margini di trasformabilità e devono essere considerate come opportunità da cogliere, dei semi da cui far nascere nuove forme di urbanità.
Negli spazi aperti del quartiere residenziale infatti, i termini dialettici privato - pubblico, individuale - collettivo, aperto - chiuso, dentro – fuori, pieno – vuoto, non possono più essere assunti come l'esito di una contrapposizione, ma piuttosto come una possibilità per generare una dilatazione spaziale della casa; una possibilità per riproporre il tema della casa, attraverso il passaggio da un' idea privata ed introversa dell'abitare, ad un' idea di casa intesa come luogo aperto e connesso all'esterno, in grado di interagire con il paesaggio e nel quale vivere le relazioni privato/non privato e chiuso/aperto[12].
In quest'ottica l'osservazione della periferia meridionale della città di Avellino tenta di decifrarne la dimensione fisica e spaziale, ma anche sociale e simbolica, e si pone come occasione per ripensare il progetto di rigenerazione dei quartieri, con uno sguardo critico sui nuovi modi di abitare la casa e la città.

La periferia sud di Avellino. Figure dello spazio aperto degli insediamenti residenziali

La periferia sud di Avellino è oggi una parte di città che si è lentamente connessa al centro consolidato crescendo disordinatamente per aggiunta di aree prevalentemente residenziali, soprattutto di iniziativa pubblica; una parte urbana discontinua interessata da un processo di progressiva densificazióne che, lungo l'antico tracciato di via dei Due Principati che collega Avellino alla città di Salerno, parte dalla sponda meridionale del torrente Fenestrelle, ed arriva fino alla frazione storica di Bellizzi, attraverso i quartieri popolari di Rione Mazzini e San Tommaso, progettati negli anni '50, e quelli di via Basile, della metà degli anni '70, gli insediamenti residenziali degli anni '80 di Quattrograne est e Quattrograne ovest ed il centro direzionale denominato Quartiere Q9.
Un'area molto popolosa, che nel tempo è arrivata ad ospitare circa un terzo della popolazione residente in città, entro cui sono accostate forme e spazialità differenti, nella quasi totale assenza di spazi ed attrezzature pubbliche, di luoghi di socializzazione e di incontro, di servizi ed attività produttive che facciano da collante tra gli spazi fisici della città e tra gli abitanti.
La figura urbana che emerge dall'accostamento di questi frammenti - formali, insediativi e in minima parte funzionali - tanto diversi tra loro può essere riletta ancora una volta con le parole di Rem Koolhaas: "Ogni elemento svolge il proprio compito in un isolamento negoziato. Là dove una volta il dettaglio suggeriva l'incontrarsi, forse per sempre, di materiali diversi, vi è ora un accoppiamento transitorio, sul punto di essere disfatto, riaperto, un abbraccio temporaneo con alte probabilità di separazione; non più un incontro orchestrato fra differenze, ma la fine improvvisa di un sistema, uno stallo"[13].

La periferia sud di Avellino è un luogo urbano banalizzato[14], riprendendo le parole del filosofo Jean-Luc Nancy che a lungo si è occupato di fenomeni analoghi in atto nelle banlieue francesi, dall'assenza di specificità del contesto territoriale locale che lo riduce ad uno spazio anonimo e senza alcun carattere, oltre che, come detto, dalla mancanza di funzioni di supporto alla residenza; una condizione che l'Amministrazione Comunale di Avellino, a partire dal 2011, ha provato a riequilibrare con gli strumenti urbanistici vigenti ed utilizzando lo strumento del P.I.U. Europa Citta' di Avellino, con cui ha cercato di innescare un programma di riqualificazione e di rigenerazione sociale ed economica anche attraverso la creazione di una commistione di attività funzionali e culturali che rappresenta una delle condizioni necessarie per connettere quest'area periferica al nucleo urbano consolidato.
In questo quadro le aree residenziali di Avellino sud si configurano, pur nelle diversità che li caratterizzano, come ambiti omogenei, spesso espressione di forme e di principi insediativi chiari e riconoscibili entro cui è possibile rintracciare modi differenti di declinare il progetto dello spazio aperto esterno all'alloggio attraverso la messa in opera di dispositivi spaziali che favoriscono o ostacolano la condivisione e che determinano ambiti più o meno collettivi e disponibili ad accogliere una pluralità di forme e di modi di vivere insieme.
La città a ridosso del Parco del torrente Fenestrelle e del centro storico, fatta di palazzine plurifamiliari a blocco sul modello della villa urbana circondate da giardini privati separati dagli spazi aperti della città, e da alti edifici in linea con i piani terra occupati da piccole attività commerciali, che definiscono una parte urbana che oggi si trova collocata in pieno centro urbano.
La città campagna a bassa densità che si sviluppa a sud della variante che si sviluppa lungo il filo stradale di via Cesini, via Contrada Chiaira e strada Quattrograna, che con le loro diramazioni innervano un territorio prevalentemente agricolo in cui dominano case unifamiliari chiuse insieme ai loro giardini ed ai campi coltivati dietro bassi muri di recinzione, isole di individualità in cui convivono spazi per il lavoro e spazi per l'abitare in un equilibrio lontano dai ritmi e dagli spazi della città consolidata.
A questi ambiti spaziali si affiancano le aree residenziali di iniziativa pubblica, costruite in stagioni differenti e per questo espressioni di modi di sviluppare il progetto dello spazio aperto tra loro molto diversi.
Gli insediamenti residenziali pubblici degli anni '80 di Quattrograne est e Quattrograne ovest, insediati a seguito dell'emergenza abitativa conseguente al sisma del 1980, costruiti ricorrendo alle tecniche della prefabbricazione pesante, la cui spazialità è densa e severa nel ripetersi di edifici di tre o quattro piani, tutti uguali lungo gli assi stradali e separati da uno spazio aperto che è quasi sempre spazio tecnico di stampo razionalista, standard, distanza minima da rispettare per garantire aria e luce agli alloggi, slegato dal costruito con cui non intrattiene alcun rapporto;

uno vuoto che è puro intermezzo spaziale utilizzato prevalentemente come area di parcheggio, spesso trattato come area, verde in certi casi soggetto all'incuria e all'abbandono e in altri casi sottoposto a pratiche spontanee di appropriazione da parte degli abitanti per mezzo di recinzioni o occupazioni di piccole porzioni di spazio per mezzo delle quali garantirsi uno proprio spazio esterno, seppur lontano da un alloggio posto al terzo o quarto piano e privo di balconi o altre escrescenze utili a proiettare gli interni domestici verso l'esterno.
I quartieri costruiti dall'Iacp di Avellino tra gli anni '50 e '60, nell'ambito del programma nazionale INA-Casa ,in cui lo spazio aperto è costitutivo dell'impianto insediativo e pensato, nei progetti originari, come luogo di pratiche sociali e modi di stare insieme e di abitare lo spazio comune di tipo tradizionale. Anche qui come nel resto del territorio nazionale, la cultura progettuale che ha ispirato l'INA-Casa prevedeva infatti il controllo attento e calibrato dello spazio esterno; i singoli alloggi sono aggregati in modo da formare sequenze di spazi aperti riconoscibili e misurati con l'obiettivo di rendere abitabile tutto lo spazio dell'insediamento.
In alcuni esempi, come nel caso del Rione Mazzini, il quartiere è concepito come una entità autonoma, una parte di città all'interno della quale proporre e reinterpretare schemi insediativi tipici della tradizione rurale in cui la strada diventa l'elemento fondamentale dell'organizzazione dello spazio aperto comune. Essa si insinua tra gli edifici con continuità, cambiando dimensione, articolandosi in una rete di percorsi pedonali e slarghi pavimentati che definiscono aree verdi su cui si dispongono gli edifici.
In altri, come nel caso del Rione San Tommaso, il quartiere si organizza intorno ad una pluralità di corti in connessione tra loro, un sistema reiterato che genera un tessuto di spazi aperti raccolti e superfici verdi messe in comunicazione tra loro da viali pedonali e su cui sono disposti servizi e attrezzature distribuiti in posizione baricentrica tra i diversi nuclei residenziali.
Infine i quartieri degli anni '70, di via Basile e di Rione Mazzini Ovest, ispirati dai criteri del quartiere autosufficiente, ma che tuttavia sono lontani dalle visioni utopiche dei più noti esiti dei grandi monumenti residenziali di Forte Guezzi, Rozzol Melara o di Corviale, solo per citarne alcuni, e che restano più prossimi alle idee ed ai principi spaziali delle realizzazioni INA-Casa degli anni sessanta. In questi casi il principio insediativo prevede edifici di maggiori dimensioni, che si poggiano sullo spazio aperto come oggetti; in tal caso il rapporto tra vuoti e pieni comincia ad essere meno articolato ma non per questo del tutto privo di qualità.
Tuttavia, come già accennato è soprattutto in questi contesti che il più delle volte si è verificato uno scarto tra i progetti e le realizzazioni. Una distanza che, insieme alle trasformazioni più o meno importanti introdotte dagli abitanti nel corso degli anni ed indotte dai modi d'uso dello spazio, spesso ha offuscato le idee insediative e le logiche compositive dei progetti da cui nascevano i quartieri, ma che in altri casi ha lasciato evidenti, seppur parzialmente modificati, quegli stessi criteri di costruzione degli spazi, interni ed esterni e le loro relazioni, ancora oggi leggibili nei caratteri fisici, morfologici e relazionali dell'insediamento.
I quartieri residenziali degli anni cinquanta e sessanta, la città pubblica del decennio successivo, i prefabbricati pesanti del dopo terremoto, e poi la città campagna sul margine della periferia e le prime espansioni del nucleo urbano verso sud: parti di città riconoscibili per i differenti caratteri dei loro spazi aperti compongono per accostamento, la periferia meridionale di Avellino, come tessere di un mosaico i cui bordi non coincidono; alcune sono introverse, rivolte in se stesse, con scarsi riferimenti alla città circostante; altre invece si configurano come parti più aperte, rivolti all'esterno e maggiormente connessi agli elementi adiacenti e al paesaggio circostante.
L'osservazione degli spazi aperti di queste molteplici e differenti parti, i cui esiti sono parzialmente raccontati in questo breve scritto, ha assunto la forma di una esplorazione per cercare di fissare i caratteri fisici, morfologici e relazionali dello spazio costruito. Un lavoro teso a cogliere le regole che relazionano gli interni delle case con lo spazio esterno, sia esso collettivo o privato.
Un' osservazione che, parafrasando George Perec, ha provato a descrivere lo spazio guardando ad esso con "una cura un po'sistematica"[15] procedendo lentamente, prestando attenzione alle cose più ovvie, più comuni, più scialbe, per percepirne il ritmo e decifrare un pezzo di città; un guardare alla città attraverso gli spazi aperti prossimi all'abitazione che "significa osservare i modi con i quali si struttura l'universo della casa, dei suoi spazi accessori, dei garage, dei giardini, degli orti ricavati come sempre negli interstizi, nei tasselli vuoti dell'edificato (…) spazi semplici, comuni, di una semplicità fatta di poche cose "[16].
Un'esplorazione che è stata anche l'occasione per ripensare il progetto di rigenerazione dei quartieri residenziali in una prospettiva utile a ricomporne le condizioni di abitabilità, prestando attenzione ai rapporti tra costruito e non costruito, alle sequenze di spazi riconoscibili, alla narratività dello spazio, con uno sguardo critico sui nuovi modi di abitare la casa e la città, nella convinzione che la qualità degli spazi aperti delle aree residenziali determina in gran parte la qualità dell'abitare andando così ad agire sulla qualità complessiva della città.

Note
1 Bauman Z. (2011), Modernità liquida, Editori Laterza, Roma
2 Si veda sull'argomento Granata E. (2007), "Pratiche dell'abitare: tra ricerca individuale e nuove forme di comunanza" in Nuova Umanità XXIX (2007/1), 169
3 Neumeyer F. (2012), "Prospettive future: possibilità per una riurbanizzazione della residenza", in Moccia F. D. (a cura di) , Abitare la città ecologica, Clean, Napoli

4 Ortelli L. (2014), "La questione dell'abitazione" in Domus, 983 (pag. 6-9)
5 Secchi B. (2006), "Progetto di suolo 2" in Aymonino A. e Mosco V. P., Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira editore, Milano
6 Secchi B. (1996), "Un' urbanistica di spazi aperti", in Casabella – Il disegno degli spazi aperti, 597-598
7 Koolhaas R. (2001), Junkspace, Quodlibet, Macerata
8 Gabellini P. (2006), "Interpreting the breakdown of the urban model: three Italian case studies", in Enlil Z. La Greca P. (eds), Cities between Integration and Disintegration. Opportunities and Challenges, IsoCaRP Review 02, Sitges, (pag. 72-87); il testo italiano, rivisto e integrato dall'autore, è pubblicato anche in Territorio, n. 38, 2006 con il titolo "Interpretare la rottura del modello urbano: Bologna, Jesi, Milano".
9 Di Biagi P. (2001), "La città pubblica e l'INA – Casa", in Di Biagi P. (a cura di), La Grande ricostruzione. Il piano Ina - Casa e l'Italia degli anni cinquanta, Donzelli Editore, Roma.
10 Pasquale Persico ha utilizzato la definizione di altra città in occasione della Giornata di Studi La riqualificazione dell'abitare pubblico. Il ruolo degli spazi di mediazione, organizzata nel novembre 2013 presso l'università degli Studi di Salerno, nell'ambito del PRIN 2009 "Approcci integrati per la riqualificazione sostenibile degli insediamenti di edilizia residenziale pubblica della Campania meridionale. Domanda sociale, modi di abitare e nuove tipologie abitative, dal gruppo dell'Unità di Ricerca di Salerno, di cui gli autori del presente contributo erano parte.
11 Di Campli A. (2013) "Spazi di prossimità e caratteri del paesaggio urbano. Un'indagine su Ginevra", in Lambertini A., Metta A. e Olivetti M. L., Città pubblica/Paesaggi comuni. Materiali per il progetto degli spazi aperti dei quartieri ERP, Gangemi Editore, Roma.
12 Su questo tema è interessante rivedere gli esiti della mostra The Un-Private House allestita nel 1999 al Moma di New York, che rappresentò l'occasione per rileggere il tema dell'apertura della residenza contemporanea alla luce di un nuovo rapporto tra spazi interni ed esterni, privati e collettivi.
13 Koolhaas R. (2001), op. cit.
14 Nancy J.-L. (2002), La città lontana, Ombre corte / tracce, Verona
15 Perec G. (1974), Specie di spazi, Bollati Boringhieri Editore, Torino
16 Bianchetti C. (2003), Abitare la città contemporanea, Skira, Milano

Bibliografia

Bauman Z. (2011), Modernità liquida, Editori Laterza, Roma.
Bianchetti C. (2003), Abitare la città contemporanea, Skira, Milano.
Di Biagi P. (2001), "La città pubblica e l'INA – Casa", in Di Biagi P. (a cura di), La Grande ricostruzione. Il piano Ina - Casa e l'Italia degli anni cinquanta, Donzelli Editore, Roma.
Di Campli A. (2013) "Spazi di prossimità e caratteri del paesaggio urbano. Un'indagine su Ginevra", in Lambertini A., Metta A. e Olivetti M. L., Città pubblica/Paesaggi comuni. Materiali per il progetto degli spazi aperti dei quartieri ERP, Gangemi Editore, Roma.
Gabellini P. (2006), "Interpreting the breakdown of the urban model: three Italian case studies", in Enlil Z. La Greca P. (eds), Cities between Integration and Disintegration. Opportunities and Challenges, IsoCaRP Review 02, Sitges.
Granata E. (2007), "Pratiche dell'abitare: tra ricerca individuale e nuove forme di comunanza" in Nuova Umanità XXIX (2007/1), 169.
Koolhaas R. (2001), Junkspace, Quodlibet, Macerata.
Nancy J.-L. (2002), La città lontana, Ombre corte / tracce, Verona.
Neumeyer F. (2012), "Prospettive future: possibilità per una riurbanizzazione della residenza", in Moccia F. D. (a cura di) , Abitare la città ecologica, Clean, Napoli.
Ortelli L. (2014), "La questione dell'abitazione" in Domus, 983.
Perec G. (1974), Specie di spazi, Bollati Boringhieri Editore, Torino.
Secchi B. (1996), "Un' urbanistica di spazi aperti", in Casabella – Il disegno degli spazi aperti, 597-598.
Secchi B. (2006), "Progetto di suolo 2" in Aymonino A. e Mosco V. P., Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero, Skira editore, Milano.